Sayı: 12 / Aralık 2018

Auto SHOW

12,00 TL

MEMBER OF AHE GROUP
www.autoshow.com.tr

Doğru yönü gösteren yıldız

KARŞILAŞTIRMA

Gerçek halk SUV'u

VW T-CROSS

GÜNCEL

KKTC Fiyatı: 15.00 TL
ISSN 1300-5863
9 771300 586006

BMW **8 Serisi**
Artık daha da güçlü

Kia **Ceed SW**
Dışı kompakt, içi devasa

Toyota **Corolla HB**
Avrupa'ya geri döndü

GÜNCEL

Ford Focus

DS 7 Crossback

SÜRÜŞ İZLENİMİ

Lamborghini Aventador SVJ

MAGAZİN

195/65 R 15 ebatlı kış lastikleri

TEST

GÜNCEL: Aston Martin DBX; Lamborghini SC18; SÜRÜŞ İZLENİMİ: Audi A1; Skoda Scala; Nissan Qashqai; Mercedes-Maybach Ultimate Luxury; Kia Stonic; Hyundai Kona E; TEST: Citroen Berlingo; 100.000 KM TESTİ: BMW X1; KULLANILMIŞ OTOMOBİL: VW Golf; SERVİS: Kış aksesuarları

HOW IT WORKS | TÜRKİYE'DE

POPULAR SCIENCE TÜRKİYE EKİBİNDEN YENİ BİR DERGİ

BİLİM VE TEKNOLOJİNİN DÜNÜ, BUGÜNÜ VE GELECEĞİ

“İngiltere’nin en çok okunan bilim ve teknoloji dergisi”

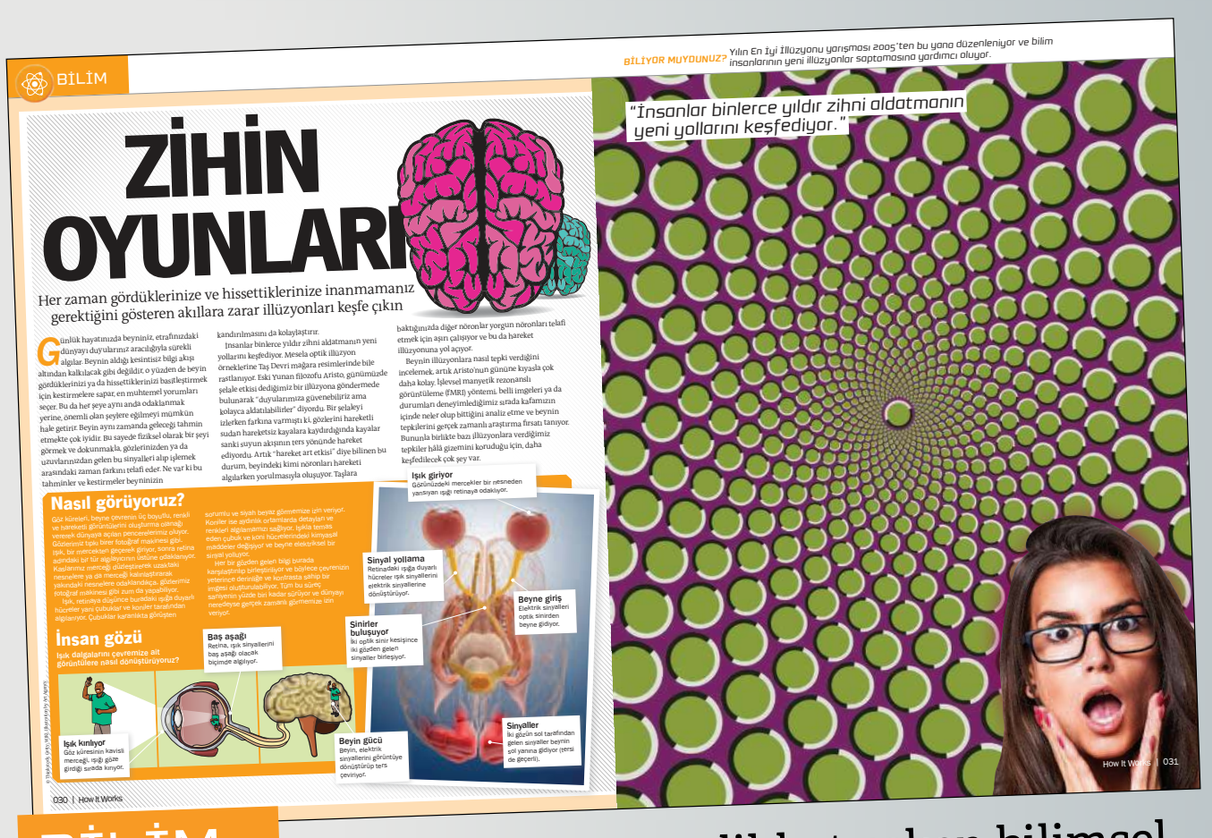
İLK SAYI BAYİLERDE

TEKNOLOJİ

Modern mühendisliğin sunduğu en harika olanaklar ve icatlar

ÇEVRE

Gezegenimizin doğası mercek altında



BİLİM

Çağdaş dünyanın dikkat çeken bilimsel uygulamaları

UZAY

Güneş sistemi içindeki keşiflerden derin uzaya...

ULAŞIM

Kara, hava ve deniz yolculuklarındaki en yeni gelişmeler

TARİH

Geçmişte yaşanan pek çok gizeme dair cevaplar

DETAYLI BİLGİ İÇİN TIKLAYIN

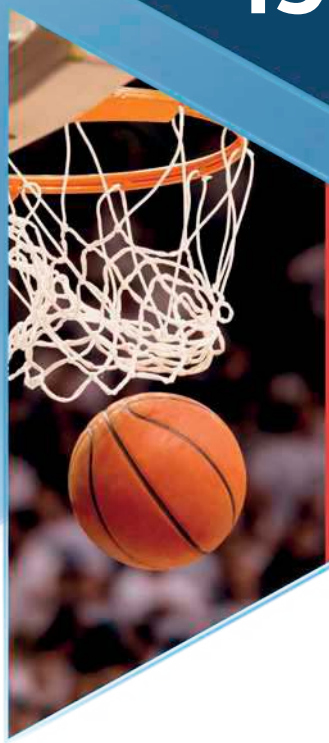
DB DOĞAN BURDA DERGİ

TAKİP EDİN howitworks.com.tr howitworksturkiye @howitworksturkiye

TİVİBU KEYFİ İÇİN TÜM PAKETLERDE **EK %10 İNDİRİM**

Aile Paketi
19TL

Sinema Paketi
25TL



Süper Paket
35TL

ENFLASYONLA TOPYEKÛN MÜCADELE
#TürkiyeKazanacak

Türk Telekom tivibu

Belirtilen fiyatlar üzerinden ilk 3 ay ek %10 indirim uygulanacaktır.
Kampanyadan, 24 ay taahhüt veren yeni bireysel Tivibu aboneleri yararlanabilir. TTNET AŞ Tivibu aktivasyon ücreti 36 TL (1,5 TLx24 ay) ve damga vergisi aboneye yansıtılır. Tercih edilirse, uydu dış kurulum bedeli olan 132 TL, taksitli olarak (11 TLx12 ay) alınabilir. Paket kapsamında yer almayan ücretli içerikler kiralandığı/izlendiği takdirde ayrıca ücretlendirilir. TTNET AŞ; Tivibu Ev ve Tivibu Uydu hizmeti kapsamında sunduğu kanallarda, içerik ve hizmetlerde değişiklik yapma hakkına sahiptir. Taahhüt süresinin bitiminde güncel fiyatlar uygulanır. İhlal halinde cayma bedeli yansıtılır. Ayrıntılı bilgi için: **tivibu.com.tr**

EDİTÖR

Yayın Yönetmeni
HIRANT KASAPOĞLU

SEKTÖRDE BAYRAM HAVASI

Otomotiv sektöründe son birkaç aydır adeta yas havası yaşanırken, Kasım ayı başından itibaren moraller biraz yerine geldi. Yapılan geçici ÖTV indirimi sektöre biraz soluk aldırdı. Yaşanan bu canlanma sayesinde showroom trafiği arttı, bayilerin morali düzeldi, satışlara da olumlu etkisi oldu.

Çıkan bazı haberlerdeki başlıklara ise şaşmamak elde değil. Birkaç örnek vermek gerekirse; "Sektör uçuşa geçti, satışlar katlandı, stoklar eridi, taleplere kapasite yetmiyor, müşteri isteklerine cevap veremiyoruz..."

Acaba bu haberler başka bir pazar için mi yapılıyor yoksa biz farklı bir ülkede mi yaşıyoruz, tam anlayamadım. Evet, yapılan vergi indiriminin hareketlilik ve satışlar konusunda fayda sağladığı bir gerçek hatta bence otomobilin üzerindeki vergi yükünü hafifletmek için kalıcı hale bile getirilmeli. Ama ilk andaki etkisi, öyle başlıklarda abartıldığı kadar fazla değil. Sektör yetkililerinin yaptıkları tahminlere göre Kasım ayında 60 bin araç satılmış olacak. Evet, 20 bin aracın satıldığı Ekim ayıyla karşılaştırdığınızda bu çok önemli bir artış ama normal zamanlarda, yılın son 3 ayı, zaten mevsimsel olarak satışların önemli bölümünün gerçekleştiği bir dönemdir.

Geçen yıl Kasım ayında, pazar yüzde 20 daralmasına rağmen 76 bin binek otomobil satılmış. 2016 yılının Kasım ayında ise satış adedi 96 bin araç düzeyindeymiş. Yani sektör ayda 100 bin araç tedarikini yapabilecek kapasitedeyken ve geçtiğimiz yıllarda bunu gerçekleştirmişken, bu yıl Kasım ayında yapılan 60 bin adetlik satışla, nasıl oluyor da taleplere cevap verilemiyor, bunu anlamak zor. Bu sorunun cevabını sektörün değil, bu haberleri yapanların cevaplaması daha doğru olur.

facebook.com/autoshowdergi — twitter.com/autoshowdergi — instagram.com/autoshowdergi

İçindekiler

Lamborghini Aventador SVJ

Lamborghini, Aventador'u bolca karbon, daha iyi aerodinami ve neredeyse yıkıcı bir görünümle daha da geliştirdi. **S. 64**

VW T-CROSS

VW'nin en küçük SUV'u, bestseller olma potansiyeline sahip: Yüksek, çok yönlü ve uygun fiyatlı... Bu haliyle Polo ve Golf'ün işini zorlaştırabilir. **S. 6**

Aston Martin DBX

James Bond'un otomobili olarak bilinen Aston Martin, 2019 sonunda ilk SUV modeli olan DBX'in hazırlık çalışmalarını sürdürüyor. İlk prototipin fotoğrafları ise iddialı bir spor SUV'un geleceğini müjdeliyor. **S. 12**

Hyundai Kona E

Hyundai, Kona'nın menzilini 470 km olarak açıklarken bizler ne yaptık? Sürmeye devam ettik! Tek bir tam şarjla tam 10 saat yolculuk! **S. 56**

GÜNCEL

VW T-CROSS
Gerçek halk SUV'u 6
FORD FOCUS
Yeni yol arkadaşınız Co-Pilot360 10
ASTON MARTIN DBX
James Bond'a makam SUV'u 12
LAMBORGHINI SC18
Türünün tek örneği 14

SÜRÜŞ İZLENİMİ

DS 7 CROSSBACK
Elmasın otomobille buluşması 22
BMW 8 SERİSİ
Artık daha da güçlü 28
AUDI A1
En güzel küçük 30
KIA CEED SW
Dışı kompakt, içi devasa 34
SKODA SCALA
Skoda'nın Golf'ü gerçekten çok iyi 36
NISSAN QASHQAI
Qashqai'ya Yıldız'lı kalp 40
MERCEDES-MAYBACH ULTIMATE LUXURY
Dünyanın en şatafatlı SUV'uyla bir gezinti 42
TOYOTA COROLLA HB
Avrupa'ya geri döndü 44
KIA STONIC
Kaya parçası 46

KARŞILAŞTIRMA

MERCEDES A SERİSİ, BMW 1 SERİSİ, AUDI A3
Doğru yönü gösteren yıldız 48

TEST

HYUNDAI KONA E
Elektrikle 613 kilometre! 56
CITROEN BERLINGO
Çok büyük 60
LASTİK TESTİ
195/65 R 15 ebatlı kış lastikleri 70

MAGAZİN

LAMBORGHINI AVENTADOR SVJ
Karbonla çok daha hızlı 64

RÖPORTAJ

MATTHEW HARRISON
Daha fazla sürüş keyfi 78

UZUN DÖNEM TESTİ

BMW X1
Bu BMW 1 numara 80

İKİNCİ EL

VW GOLF
Almalı mı uzak mı durmalı? 88

SERVİS

KIŞ AKSESUARLARI
Hazırlıkları ihmal etmeyin 92

Gerçek halk SUV'u

VW T-CROSS

VW'nin en küçük SUV'u, bestseller olma potansiyeline sahip: Yüksek, çok yönlü ve uygun fiyatlı... Bu haliyle Polo ve Golf'ün işini zorlaştırabilir.

Far ve ızgara tasarımı T-Cross'a ciddi bir yüz ifadesi kazandırıyor. Dik bagaj kapağının ardında 1281 lt'ye varan geniş bir hacim gizli.

VW'den iyi haberler de geliyor. Örneğin VW kısa süre önce, geleceğin halk otomobilini tanıttı. Ancak bu modelin adı Golf VIII veya Neo değil, T-Cross. Birçok müşterinin taleplerini karşılayacağından, kulağa oldukça yabancı gelen bu ismi yakında sık sık duyacağız: Sonunda küçük, çok yönlü ve 18 bin Euro'dan başlayan fiyatlarla satılacak bir SUV. Gerçekten de T-Cross, abartılı hayalleri olmayan normal tüketicilerin rüya otomobili olmaya aday.

Burada bir şeyi dile getirmemiz gerekiyor: T-Cross kesinlikle bir rüya otomobil gibi görünmüyor. Aslında onun için "aşırı sıcak suda yıkanarak çekmiş bir Tiguan" bile denilebilir. Gerçekten de geniş ve yüksek kaputu ve düz çizgileriyle küçültülmüş bir SUV gibi duran bu yeni VW, sadece 4,11 m'lik uzunluğuyla kalabalık şehirler için bir büyüklüğe sahip. Polo'dan sadece 5 cm daha uzun olan T-Cross'un yüksekliğiyse kardeşinden 10 cm daha fazla ve asıl kozu da işte bu yükseklik farkı. Çünkü SUV'ları bu kadar popüler yapan da yüksek kapılar, rahat biniş-inişler ve geniş ön koltuklardaki başarılı görüş özellikleri. Arka koltuklar da standart Polo'dan birkaç santimetre daha yüksek ve ileri-geri kaydırılabilme özelliği sayesinde yetişkinler de burada yeterli genişlikleri bulabiliyor. Peki ama T-Cross bu geniş hacmi nasıl sunabiliyor? Cevap: Yüksekliğiyle! Hatta bagaj hacmi (385-1281 lt) bile neredeyse Golf seviyesinde.

Dijital kokpit, Polo gibi T-Cross'ta da opsiyonel olacak. Diğer taraftan yuvarlak göstergeli analog sistem de oldukça başarılı.

Büyük yan camlar sayesinde küçük SUV gayet başarılı görüş özellikleri sunuyor. Orantılarıysa türetildiği Polo'dan çok daha oturaklı hissettiriyor.

İç mekanda kullanılan, VW için cesur sayılabilecek renkli ayrıntılar T-Cross'u gen donörü Polo'dan farklı kılıyor.

Ancak aynı şeyi iç mekan için söyleyemiyoruz. Tamam, şalterlerden dijital kokpite (opsiyonel) kadar neredeyse her şey Polo'dan alındığı için gayet iyi ama bolca sert plastik yüzeye de rastlıyoruz. Diğer taraftan dik sürüş pozisyonu sayesinde kullanım özellikleri Polo'dan daha rahat. Bolca küçük göz de pratik bir ayrıntı. Volkswagen'in anlamı olan "halk otomobili" işte böyle olmalı. Orta konsoldaki ekranın ve klima kontrollerinin fazla alçakta konumlandırılmış olmasıysa tüm VW modellerinde ortak olan bir rahatsızlık.

Donanım listesine bakıldığında, Polo'dan daha fazlasının sunulduğu görülebiliyor: Müzik sistemi, 16 inç jantlar, şerit ihlal uyarısı ve ileri-geri kaydırılabilen arka koltuk sırası tüm T-Cross modellerinde standart olacak.

Motor seçenekleriyse daha kısıtlı ve güçleri 95 HP'den (1.0 TSI benzinli veya 1,6 TDI dizel) başlıyor ancak tümü SCR katalizatörü ve AdBlue sistemine sahip. VW bu ikilinin satışlardaki payının pek de yüksek olmasını beklemiyor. Proje Sorumlusu Felix Kaschützke: "Bizce müşterilerimizin yaklaşık yüzde 50'si daha büyük TSI motorları tercih edecek." Kaschützke'nin kasttetiği motorsa, çift debriyajla da kombine edilebilecek olan 115 HP'lik 1.5 TSI. 2019 sonunda VW, 150 HP'lik 1.4 TSI-DSG şanzıman kombinasyonunu da piyasaya sunacak.

Önemli rakipleri (Renault Captur, Peugeot 2008 ya da Opel Crossland X) gibi T-Cross da VW için alışılmadık derecede renkli ve lifestyle odaklı bir otomobil olacak. Örneğin gövde rengini iç mekan dekorasyonunda hatta jantlarda bile görmek mümkün olacak.

Küçük SUV T-Cross ile birlikte VW, yeni donanım seviyeleri de sunmaya başlayacak: T-Cross, Life, Style, Designline... Bunların dışında araçta, özel dizayn paketleri ve R-Line seçenekleri de sunularak kişiselleştirme imkanları artırılacak. VW'nin Temmuz ayında duyurduğu farklı renkli tavan seçeneğinden ise vazgeçilmiş.

İspanya/Navarra'da üretilen T-Cross'un Almanya fiyatları 95 HP'lik versiyonlarda 18 bin Euro civarında olacak. Bu da eşdeğer bir Polo'dan 650 Euro daha pahalı olacağı anlamına geliyor. Bize göre çok rekabetçi olan bu fiyat, sadece sınıfındaki diğer rakiplerinin değil, T-Roc ve Golf gibi kardeş modellerin de işini zorlaştırabilir.

SONUÇ
JOACHIM STAAT

T-Cross Golf'e oldukça yakın bir araç ve birçok müşterinin de taleplerini karşılama yeteneğine sahip: Şehir kullanımı için yeterince kıvrak, genç aileler için yeterince çok yönlü, yaşlıların biniş-inişlerini kolaylaştıracak kadar yüksek ve çekici bir fiyata sahip. Bu haliyle bu yeni küçük SUV, çok büyük bir kariyere imza atabilir.

Continental
The Future in Motion

4 AL 3 ÖDE

BU KIŞ ZORLU YOLLARDAN
BİRİNCİLİKLE ÇIKIN.

Bağımsız testleri birincilik* ile geçen
Continental kış lastikleri
şimdi **4 al 3 öde** avantajıyla.

sport auto
Testurteil | Ausgabe 11/2017
Sehr Empfehlenswert
TESTSIEGER
Continental WinterContact TS 850 P | 225 / 40 R 18 V

auto motor und sport
Testurteil | Ausgabe 21/2018
TESTSIEGER
Sehr empfehlenswert
CONTINENTAL WinterContact TS 860 205/55 R 16 H

ADAC Motorwelt 10/2018
16 Winterreifen im Test
CONTINENTAL WinterContact TS 860
Dimension 205/55 R 16 91 H
Reifenklasse C/B/72
gut (2,2)
ADAC
Test

GERMAN TECHNOLOGY

www.continental-lastikleri.com.tr

*WinterContact TS860, 2017 ve 2018'de bağımsız test kuruluşları ve dünyaca ünlü otomobil dergileri tarafından yapılan 14 farklı testte birinci olmuştur. Ayrıntılı bilgi için www.continental-tires.com
Kampanya 16 Kasım-31 Aralık tarihleri arasında, kampanyaya katılan Continental Yetkili Satıcıları'ndan yapılacak Continental marka binek, 4x4 veya hafif ticari lastik alımlarında geçerlidir. Kampanya stoklarla sınırlı olup internet satışlarını kapsamamaktadır. Ayrıntılı bilgi için www.continental-lastikleri.com.tr

Yapı Kredi World'e özel **7 taksit!**
Detaylı bilgi: **worldcard.com.tr**

YapıKredi
WORLD
Türkiye'nin en bonkör kartı

Focus'un sedan versiyonu Türkiye için geliştirildi.

Yeni yol arkadaşınız Co-Pilot360

FORD FOCUS

Ford'un kompakt sınıftaki oyuncusu Focus, Ford Co-Pilot360 teknolojileriyle geldi. 3 gövde versiyonu bulunan Focus'un sedan versiyonu ise Türkiye'ye özel olarak geliştirildi.

İlk Ford Focus 20 yıl önce piyasaya çıktığında, özellikle de tasarımı, yol tutuşu ve dinamik özellikleriyle, sınıfı için öncü bir model olmuştu. Daha sonraki Focus nesillerinde ise bu özelliklere, elektronik destek sistemleri eklendi. Focus hep kompakt sınıfa, yeni teknolojileri getiren modeller arasında yer aldı.

Şimdi ise sırada 4. nesil Focus var ve bu yeni nesil de, sürüş teknolojilerini demokratikleştirme konusunda bir istisna değil. Yeni Focus, Ford Co-pilot360 teknolojilerine sahip ve bu sayede seviye 2 otonom sürüş deneyimi yaşatabiliyor.

Sedan Türkiye'ye özel geliştirildi

Hatchback ve Station versiyonları da bulunan Focus'da, Sedan versiyon Türkiye pazarı için özel olarak üretiliyor. Sedan modelde, ön sıra omuz mesafesi 10 milimetre, diz mesafesi 15 milimetre, arka koltuklarda ise diz mesafesi 70 milimetre, omuz mesafesi ise 59 milimetre artırılmış. Bagaj hacmi de 90 litre artarak 511 litreye ulaşmış.

Focus'un seviye 2 otonom sürüş deneyimi sunmasını sağlayan Ford Co-Pilot360 teknolojileri, sürüşü daha konforlu ve güvenli hale getiriyor. Dur-Kalk Fonksiyonu ile geliştirilmiş, Trafik Levhası Tanıma Sistemi ve Şerit Hizalama özelliklerini de içeren Adaptif Hız Kontrol Sistemi, otomobilin önündeki araçlarla güvenli sürüş mesafesini korumasını sağlıyor.

Derli toplu kokpit Co-Pilot360 teknolojisiyle dikkat çekiyor.

Co-Pilot sürücüye destek oluyor

Yaya ve Bisiklet Algılama Özellikli Çarpışma Önleme Yardımcısı ve Acil Durum Manevra Destek sistemleri de güvenliği artırıyor. HUD gösterge paneli sürücünün gözlerini yoldan ayırmadan önemli bilgilere ulaşmasını sağlıyor. 8 inçlik renkli dokunmatik ekrana sahip Ford Sync ve mobil cihazlar için kablosuz şarj bölmesi, bağlanabilirlik imkanlarını artırıyor.

Focus Türkiye pazarına 1,0 lt EcoBoost (125 PS) ve 1,5 lt Ti-VCT (123 HP) benzinli motor seçenekleriyle geliyor. Ayrıca 1,5 lt'lik EcoBlue (120 HP) dizel motor versiyonu da var. Şanzıman seçenekleri ise 6 ileri manuel ve 8 ileri otomatik vites kutularından oluşuyor. Focus'un ÖTV indirimli fiyat seviyesi 135 bin TL'den başlıyor.

Tek takım. Tek zafer.

Mercedes-AMG Petronas F1 takımı 5. kez “Pilotlar ve Takımlar” Şampiyonluğu’nu kutluyor.
Sadece birlik olup elde edilebilecek bir başarı.
Bu eşsiz sezon için herkese teşekkür ederiz. **#HiFive**

AMG
PETRONAS
MOTORSPORT

DBX'in hedefi Lamborghini Urus ve Bentley Bentayga olacak.

James Bond'a makam SUV'u

ASTON MARTIN DBX

James Bond'un otomobili olarak bilinen Aston Martin, 2019 sonunda ilk SUV modeli olan DBX'in hazırlık çalışmalarını sürdürüyor. İlk prototipin fotoğrafları ise iddialı bir spor SUV'un geleceğini müjdeliyor.

İngiliz lüks spor otomobil üreticisi Aston Martin, tarihinde ilk kez ürettiği SUV modeli DBX'in prototipinin kamuflajlı fotoğraflarını yayınladı. 2019'un son çeyreğinde piyasada olması planlanan DBX için 'En Teknolojik SUV' tanımlaması yapıldı. Aston Martin CEO'su Andy Palmer DBX ile ilgili yaptığı açıklamada "DBX, Aston Martin'in köklü geçmişine kalın harflerle yazılacak" dedi.

Otomotiv dünyasında son yıllarda yerini sağlamlaştıran 'SUV' segmentine, İngiliz spor otomobil markası Aston Martin de sessiz kalmadı. İngiliz dev, 'En Teknolojik SUV' olarak adlandırdığı DBX modelinin prototipinin kamuflajlı fotoğraflarını paylaştı. 2019'un son çeyreğinde piyasada olması beklenen DBX, St. Athan tesisinde üretilecek. Firma "En Teknolojik SUV" olacağını belirttiği bu modelin çalışmalarına şimdiden başlamış durumda. Aston Martin Lagonda Başkanı ve Grup İcra Kurulu Başkanı Andy Palmer yeni DBX ile ilgili yaptığı açıklamada "Hareket edebilen bir DBX prototipi görmek, ilk SUV modelimizin hikayesinde çok önemli bir bölüm. Bu otomobil bizim St. Athan fabrikasında hayata geçireceğimiz ilk modelimiz olacak ve firmamızın köklü geçmiş hikayesine kalın harflerle yazılacak bir anı olacak" açıklamasını yaptı.

Yeni DBX, dünyanın en zorlu ralli etaplarına sahip Galler Rallisi yollarında testlerden geçiyor. Bu, DBX'in hem arazi, hem de asfalt deneyimlerini en iyi şekilde yansıtması adına önemli bir süreç. Bunun yanında asfalt performansı da Nürburgring'de test ediliyor. DBX, Aston Martin ruhunu tam anlamıyla yansıtıyor. 'Zarif, dinamik ve sportif' yapısının yanında SUV segmentine ihtişamı da getiriyor. Teknoloji konusunda da iddialı olan DBX, off-road özellikleriyle de dikkatleri üzerine çekiyor. Aston Martin Baş Mühendisi Matt Becker DBX ile ilgili olarak yaptığı açıklamada "Bir mühendis olarak, DBX'i geliştirmek gerçekten heyecan verici. DBX, çok farklı bir Aston Martin olacak. Her koşulda testleri gerçekleşecek. Böylece kanaat rozetine layık bir sürüş deneyimi sunacağız" dedi.

Yeni modelin testleri Galler Rallisi yollarında yapılıyor.

Seni en güçlü yansıtan o.

Sana yakışan, seninle yaşayan,
seni ileri, standartlarını yukarı taşıyan
Yeni Ford Focus.

Koç

Go Further Ford

Ford Focus Titanium 4 Kapı 1.5L 120 PS otomatik şanzımanlı dizel motor tipinde CO_2 salımı 113 g/km, yakıt tüketimleri L/100 km: Şehir içi 4,9, şehir dışı 4,0, ortalama 4,3'tür.
Detaylı bilgi için ***ford.com.tr/yeni-focus***

Türünün tek örneği

LAMBORGHINI SC18

SC18 yola çıkma iznine sahip olsa da sadece pistlerde kullanılacak.

Lamborghini'nin motorsporları bölümü, tarihindeki ilk tek üretim otomobil olan SC18'i tanıttı.

Lamborghini'nin Sant'Agata Bolognese'deki motorsporları departmanı olan Squadra Corse, pistler için sadece bir adet üretilen SC18 modelini tanıttı. Müşteri ve Centro Stile Lamborghini arasında oluşturulan sinerjinin ürünü olarak tasarlanan bu benzersiz örnek otomobil, yolda kullanım için gerekli onayları almakla birlikte, esas olarak pistte kullanılacak. SC18, Squadra Corse markası altında motorsporları müşterilerine yeni kişiselleştirilmiş geliştirme projelerinin yolunu açıyor.

Otomobil, özel olarak bu model için geliştirilen, ileri aerodinamik özelliklere sahip. Ön kaputtan başlayan yarış unsurları arasında hava girişleri Huracan GT3 EVO tarzında; yan ve arka özel tamponlar, kanatçıklar ve hava delikleri ise Huracan Super Trofeo EVO'dan esinlenilmiş. Üç mekanik ayarı olan geniş bir karbon fiber kanat ile tamamlanan aerodinamik sistem, her türlü pistte optimum bastırma kuvvetini oluşturabiliyor. Ayrıca, arka kaputun üzerinde oluşturulan 12 hava girişi, ısı değişimini artırıyor ve V12 motorun soğutmasını iyileştiriyor.

6498 cc hacmindeki V12 motor 8,500 d/d'de 770 HP güç ve 6,750 d/d'de 720 Nm maksimum tork sunuyor. Bu büyük güç ile birlikte, ultra hafif malzemelerin kullanılması ve yeni karbon fiber gövde sayesinde ağırlık azalıyor ve yerden yükseklik sadece 109 mm seviyesinde.

SC18'in benzersizliği, karbon fiber gövdenin Grigio Daytona ismindeki gri renk ile vurgulanırken gözle görülen ayrıntılar ve kırmızı film baskıları spor özelliğini güçlendiriyor. İç kısımda Nero Ade rengi, siyah Alkantara döşeme ve Rosso Alala kırmızı çapraz dikişler kullanılmış. Ayrıca karbon fiber çanak koltuklar yer alıyor. Önde 20 inç, arkada 21 inç çapındaki tek cıvatalı jantlarla ve özel geliştirilen Pirelli P Zero Corsa lastiklerle donatılan bu özel Lamborghini'de, pistteki performansı her yönüyle ölçmeyi amaçlayan uzaktan ölçüm sistemi de yer alıyor.

Stealth uçakları andıran SC18'de 770 HP'lik bir V12 görev yapıyor.

PEUGEOT SUV 3008

HİÇBİR SUV BU KADAR İLERİ GİTMEDİ

47 ULUSLARARASI ÖDÜL

YENİ NESİL PEUGEOT i-COCKPIT®

FULL DİJİTAL GÖSTERGE PANELİ

PANORAMİK SUNROOF

İLERİ SÜRÜŞ GÜVENLİK SİSTEMLERİ

MOTION & EMOTION

PEUGEOT

Peugeot SUV 3008 1.6 BlueHDi 120 S&S EAT6 karma yakıt tüketimi 4.2 L/100km, ortalama CO_2 emisyon değeri 108g/km'dir. İlanda kullanılan görsel, Türkiye ürün gamı ile farklılık gösterebilir.

PEUGEOT TAVSİYE EDER: TOTAL PEUGEOT MÜŞTERİ İLİŞKİLERİ (0216) 579 94 44 instagram.com/peugeotturkiye twitter.com/PeugeotTurkiye facebook.com/peugeotturkiye

Fiat Mirror ailesi

Fiat, yepyeni teknoloji donanımları, özel renk seçenekleri ve modele özgü aksesuarlarıyla dikkat çeken Mirror Serisi'ni tanıttı. İlk olarak İtalya'da 500 Ailesi'nde satışa sunulan Mirror serisi, 2015 yılından bu yana 117 bin adetten fazla satılan Fiat Egea Ailesi'nin ürün yelpazesine de dâhil oluyor. Fiat Egea Mirror serisi, standart donanımda Apple CarPlay uygulaması uyumluluğu bulunan Uconnect™ 7" HD dokunmatik ekran sistemi ile birlikte sunuluyor. Mirror serisinde ayrıca geri görüş kamerası da model ailesinde standart olarak bulunuyor.

Ürün gamına yeni eklenen "Dinamik Mavi" ve "Toscana Yeşili" seçenekleriyle farklılaşan Mirror'a özgü olarak krom ayna kapakları, krom cam çıtası ve B sütununda modele özel Mirror logolu Egea Sedan, Egea Hatchback ve Egea Station Wagon'da ön plana çıkıyor. 17 inç boyutundaki elmas kesimi jantlarla donatılan Mirror'da 7 inçlik yüksek çözünürlüklü Uconnect dokunmatik multi medya sistemine ve Apple CarPlay desteğine yer verilirken, geri görüş kamerası da standart olarak sunuluyor. Mavi renkli iç döşemeler de Egea Mirror Ailesi'ni farklılaştırıyor. Türkiye'de 2019 yılının ilk çeyreğinde satışa sunulacak Fiat 500 ailesi üyelerinde ise Egea modellerinde olduğu gibi Dinamik Mavi karoser rengi, krom ayna kapakları ve cam çıtaları, modele özel Mirror rozetleri ve mavi tonlu iç mekana yer veriliyor.

Şampiyon lastik WinterContact TS 860

Dünyanın en büyük uluslararası lastik ve orijinal ekipman tedarikçilerinden Continental, 2017- 2018 arasında 20'den fazla bağımsız kış lastiği testinde rakiplerini tek başına geride bırakarak lastikte 'favori' olduğunu kanıtladı. Continental'in zorlu kış koşullarında maksimum fren performansı ve güvenlik sunan WinterContact TS 860 kış lastiği, yapılan testlerde üçüncü kez test şampiyonu oldu. Continental İletişim ve Otomotiv Ortaklığı Yöneticisi Mark Griffiths TS 860 hakkında şunları söyledi: "Yeni bir lastik testi galibiyetiyle Continental WinterContact TS 860, ürünlerimizin olağanüstü performansını ortaya koymaya devam ediyor. 2018 yılında yaz ve kış lastiği testleriyle devam eden bu başarı, Continental'in VisionZero/Sıfır Kaza girişiminin bir parçası olarak sürücü güvenliğini artırma yönündeki kararlılığının mükemmel bir göstergesidir. Hava koşulları ne olursa olsun Continental, sürücülerin yol güvenliğini sağlamak için en iyi seçenek olduğunu kanıtlamıştır."
Continental Türkiye Binek Lastikleri Satış Müdürü Mehmet Akay, "Continental olarak saygın yayınların bağımsız testlerinden elde ettiğimiz bu mükemmel test sonuçlarından çok memnunuz. En zor yol ve hava koşullarında dahi en güvenilir lastik markası olmamız, ileride en yüksek teknolojiyle çözümler geliştirmek adına bizim için inanılmaz bir motivasyon sağlıyor." değerlendirmesinde bulundu.

TOYOTA

İYİNİN DE İYİSİ

TOYOTA HYBRID

Bir otomobilden beklediğiniz her şey

1- Sessiz sürüş keyfi ✓

2- Düşük yakıt tüketimi ✓

3- Doğa dostu teknoloji ✓

4- Hem elektrikli hem benzinli motor ✓

5- Düşük ÖTV avantajı ✓

toyota.com.tr

Yarışlara katılacak ilk süper SUV

2018 Lamborghini Dünya Finalleri sırasında Lamborghini Squadra Corse, tarihindeki ilk Süper SUV'unun yarış versiyonu olan Urus ST-X Concept'i tanıttı.

Markanın vizyonu, yarış pistiyle off-road pistini bir araya getiren inovatif bir tek marka şampiyonası için bir otomobil hazırlamak.

Estetik açıdan, Urus ST-X Concept mat Verde Mantis (yeşil) kaporta ve karbon fiber olduğu görünen motor kapağıyla karakter kazanıyor. Daha geniş olan hava girişleriyle daha iyi soğutulan V8 çift-turbo motor, 650 HP güç ve 850 Nm maksimum tork üretme kapasitesine sahip.

Genel görünüm, arka kanat, yeni altıgen tasarımlı yan yarış egzozları ve 21", tek somunlu alüminyum alaşımı jantlar ve Pirelli lastiklerle tamamlanıyor.

Yarış konfigürasyonu geliştirilmesi aynı zamanda ağırlığın seri üretim modeline göre %25 azaltılmasını sağladı. Hafifliğin yanı sıra yükseltilen ayarlar ve şaseye entegre edilen takla kafesinin burulma sertliğini artırması, Urus ST-X Concept'in hiçbir taviz vermeden hem pistler hem de off-road için bir yarış otomobili haline gelmesine katkıda bulunuyor. Otomobilin pistlere ilk çıkışı 2019 Lamborghini Dünya Finallerinde gerçekleşecek.

X-Macera'da ilk ayak tamam

Mercedes-Benz Türk Hafif Ticari Araçlar'ın X-Macera projesi kapsamında Türkiye'yi bir uçtan bir uca dolaşan Mercedes-Benz X-Class, 15 gün süren yaklaşık 3.500 km'lik ve Türkiye'nin en zorlu yollarının bulunduğu Kuzey-Doğu ile Güney-Batı rotasındaki yolculuğunu tamamladı. X-Macera projesi kapsamında Mercedes-Benz X-Class, gücü, konforu ve premium kalitesini yolların bittiği arazi şartlarında da kanıtlayarak zorlu yolculuğuna devam ediyor.

X-Macera projesi kapsamında, deneyimli otomobil gazetecisi Okan Altan'ın direksiyonuna geçtiği Mercedes-Benz X-Class, Gürcistan ormanlarına açılan Türkgözü sınır kapısından başlayan rotasının ilk bölümünü Datça'daki Knidos'ta tamamladı. Mercedes-Benz X-Class, Türkiye'nin en Kuzey-Batısı'ndan Güney-Doğusu'na olan yaklaşık 3.500 km'lik zorlu yolculuğunu 15 günde başarıyla tamamladı. Araç, tüm zorlu arazi koşullarının üstesinden gelerek, olabildiğince düz bir çizgide ilerleyerek yolculuğuna devam ediyor.

X-Macera projesinde direksiyondaki isim Okan Altan; "Türkiye'nin eşsiz güzellikleri eşliğinde zorlu rotamızda Mercedes-Benz X-Class'ı deneyimlemek adına yola çıktık. Bu yolculuğumuzda kesintisiz ilerleyişimizi aracımızın her türlü arazi koşullarına karşı koyabilmesi sayesinde gerçekleştirmekteyiz. Aracımızla dünyanın en tehlikeli 3 yolundan biri kabul edilen, Of'u Bayburt'a, Karadeniz'i Doğu Anadolu'ya bağlayan D-915'i bile, soğuk hava ve karlı zemine rağmen sorunsuz geçmeyi başardık. Mercedes-Benz X-Class'ın konforu ve gücünü ilerleyen dönemde de yeni rotalarda deneyimleyeceğiz. Bir sonraki aşama için takipte kalın!" diye konuştu.

CASIO

EDIFICE

Speed and Intelligence

Scuderia Toro Rosso · EDIFICE CASIO · OFFICIAL PARTNER

Smartphone Link

Accurate timing

Amazingly simple operation

Robust race tracking

ECB-800DB-1A

TOUGH SOLAR

SUPER ILLUMINATOR

High Spec CHRONOGRAPH.

•Smartphone Link functions (Automatic time adjustment, World Time for over 300 cities, Target time indicator, Speed indicator, Stopwatch data transfer, Phone finder) •Dual dial world Time •1/1,000-second stopwatch •Timer •Five multi-alarms •Tough Solar (Solar power system) •100-metre water resistance •Analogue/digital •Super Illuminator (Full-auto double LED light)

Bluetooth · TOUGH SOLAR

ERSASAAT

444 ER SA (37 72) • www.ersasaat.com.tr

casiosaat casiosaatturkiye

Ödüllü Stinger Türkiye'de

Kia'nın Red Dot ve IF Design ödüllü Grand Tourismo otomobili Stinger, 2,0 lt motorlu versiyonuyla Türkiye pazarına sunuldu. Stinger, heyecan uyandıran tasarımı, geniş iç mekanı, dinamik sürüş özellikleri ve 244 HP gücündeki turbo benzinli motoruyla dikkat çekiyor. 4,83 m uzunluğuyla, Premium markaların rekabet alanı olan E Segmentine yerleşen Stinger'in 2.0L GT-Line modelinin fiyat etiketi ise 550 bin TL.

İkinci el pazarı büyüyor

Yeni otomobil pazarı Ekim ayında % 76 oranında daralırken, ikinci el pazarında ilk 9 ayda % 9'luk büyüme yaşandı ve bu dönemde toplam 4 milyon 148 bin araç el değiştirdi. İkinci el pazarını değerlendiren Otoshops Genel Müdürü Murat Aydın şu açıklamalarda bulundu; "2018 model düşük kilometreli ikinci el araçların, vergi indirimli sıfır araç fiyatları ile olan farkının daralması ikinci el satışlarını negatif etkileyebilir. Ancak bu da yüzde 1'i geçmeyecektir".

Corolla Sedan'da hibrit teknolojisi

46 milyon adetlik satışla dünyanın en çok tercih edilen otomobili olan Toyota Corolla'nın 12nci neslinin sedan versiyonu gün ışığına çıktı. Adapazarı'ndaki Toyota fabrikasında Ocak 2019'dan itibaren üretilecek olan yeni Corolla'da TNGA platformu ve 4ncü nesil hibrit teknolojisi kullanılıyor. 1,8 lt'lik benzinli motorla entegre edilen hibrit sistem sayesinde yeni Corolla da, tıpkı C-HR gibi, ÖTV teşviğinden yararlanabilecek.

Hyundai Assan'a kalite ödülü

Hyundai Assan İzmit Fabrikası, 33 farklı Hyundai Otomotiv Grubu fabrikası arasında birinci seçildi. Hyundai Otomotiv Grubu'nun yaptığı değerlendirmeye göre fabrika, üretim kalitesiyle beş yıldız aldı. Yıllık 245 bin adetlik kapasitesiyle Hyundai'nin Avrupa'ya açılan kapısı haline gelen Hyundai Assan, Hyundai Otomotiv Grubu'nun yapmış olduğu değerlendirmeye göre dünyadaki tüm üretim tesisleri arasında en yüksek kalitede üretim yapan tesis olarak seçildi.

Şaşırtan hizmetler* Aytemiz'de!

Yüksek teknolojili "**Aytemiz Optimum**" yakıt, "**Araçtan Öde**" sistemi, **"Motorcu Dostu"** istasyon, elektrikli araçlar için **hızlı şarj**, **ücretsiz internet** gibi şaşırtan hizmetlerden sonra,

Aytemiz şimdi de BKM Express'le araçtan inmeden, kart kullanmadan ödeme imkanını başlattı.

Şaşırtan hizmetlerimizin yer aldığı istasyonlara ve hizmetlerimiz ile ilgili detaylı bilgiye **aytemiz.com.tr** veya mobil uygulamamızdan ulaşabilirsiniz.

aytemiz.com.tr

Aytemiz

Elmas'ın otomobille buluşması

DS 7 Crossback

Fotoğraflar: Doruk Seymen

PSA Grubu'nun premium markası DS, crossover modelleriyle şıklığı, kaliteyi ve özgünlüğü bir arada sunuyor. Ailenin son üyesi olan DS 7 Crossback öncelikle tasarımıyla genel manzaranın dışına çıkıyor.

Krom ve elmas kesimi detaylar arkada da devam ediyor.

DS 7 Crossback'in tasarım ve performans meraklılarına hitap eden bir otomobil olduğunu duymuştum. Garajımıza geldiğindeyse sıra dışı tasarımıyla bu konuda ne kadar iddialı olduğunu hemen görebildim. Çünkü nerden bakarsanız bakın, bir elmas gibi ışıl ışıl parlayan bir otomobildi. Örneğin ön

Büyük ızgara, bolca krom ve elmas kesimlerini hatırlatan çizgilerle hemen fark ediliyor.

ızgara yüzünün büyük bir kısmını kaplıyor ve çevresi de ışıltılı krom detaylarla süslenmiş. İnce yapılı LED far grubu da küçük elmasları hatırlatıyor. Ayrıca ilk çalıştırma anında 180 derece dönen 3 sıra DS Active LED Vision farlar görsel bir şov da sunuyor. Izgaranın ortasına konumlandırılan DS logosu da estetik bir görüntü sunuyor.

Profilde ise farlardan başlayan omuz çizgisi arka kapının ortalarına doğru kaybolup C sütununda tekrar beliriyor ve stoplara kadar devam ediyor. C sütununda bulunan küçük camlar ise omuz çizgisini yukarı doğru kaldırılarak coupe havası kazandırıyor. Büyük jantlar da dinamik etkiyi güçlendiriyor. Krom detaylar arka tasarımda da baskın.

Kaliteli deri koltuklar lüks ortamı tamamlıyor.

Hem arka iç genişlikler hem de bagaj yeterli.

Çift egzoz çıkışıysa aracın gücünü vurgulayan bir ayrıntı. Elmas kesim izlerini yine ince olan stoplarda da görüyoruz. Tavanda bulunan krom çıtalar ise estetik görüntüsüne destek oluyor.

DS 7 Crossback'te PSA Grubu'nun EMP2 adlı platformu kullanılmış. Yürüyen aksam ve süspansiyon sistemleri özel olarak ayarlanan araçta, çok kollu bir arka aks kullanılarak konforda hatırı sayılır bir iyileşme elde edilmiş. Bunun dışında aks mesafesi 5,5 cm artırılmış, ön süspansiyon geometrisi yeniden tasarlanmış ve iz genişliği de artırılmış. Çok modlu DS Active Scan Suspension adı verilen sistem, sensörlerden elde edilen ivme, hız, direksiyon açısı gibi veriler dışında, sürüş yönünü 20 metre mesafeyle tarayan ön cama entegre kameradan gelen verileri de işliyor. Bunun sonucunda araç, yol şartlarına bağlı olarak her bir amortisörü bağımsız olarak ayarlayabiliyor. Örneğin yaklaşan bir kasis olduğunda sistem otomatik olarak amortisörleri yumuşatıyor.

İç mekana geçtiğinde de bizleri tüm detaylarında farklı olan bir otomobil karşılıyor. Elmas kesim

TEKNİK VERİLER

Motor
4 silindir, önde enlemesine

Motor hacmi
1598 cc

Güç
225 HP-5.500 d/d

Maks. tork
300 Nm-1.900 d/d

Güç aktarımı
önden çekişli, 8 ileri otomatik şanzıman

U/G/Y (mm)
4573/1906/1625

0-100 km/s
8,2 sn

Maks. hız
236 km/s

CO_2 135 gr/km

Tüketim
5,9 lt/100 km

tasarımını buradaki detaylarda da görüyoruz. Her yerde karşımıza çıkan yumuşak dokunma hisli malzemeler, görsel olarak da yüksek olan kalite hissini destekliyor. 12 inçlik gösterge paneli ve bilgi-eğlence ekranı ilk göze çarpan detaylardan biri. Bu dokunmatik sistem gayet hassas ve başarılı çalışıyor. Gösterge takibi ise gayet kolay. Farklı tasarımıyla biraz alışkanlık gerektirse de, otomobile bir süre sonra tamamen hakim olabiliyorsunuz. Start-stop düğmesiyse şaşırtıcı bir şekilde bilgi-eğlence ekranının üzerinde konumlanmış. Ele iyi oturan direksiyonda ise 'normal' ve daha dinamik sürüşleri desteklemek için 'sport' olmak üzere iki sürüş modu bulunuyor. Simidin ortalamalardan daha küçük yapılı olmasıysa daha sportif ve dinamik bir sürüş hissi yaratıyor. Oturma pozisyonunu kolay bulduğum modelin kaliteli deri ile döşemeli koltukları çok rahat. Arka sıra koltuklarda ise baş ve diz mesafeleri yeterli. Aynı şey 555 litrelik bagaj hacmi için de geçerli.

DS 7 CROSSBACK Türkiye'de 1.6 Puretech 225 HP, EAT8 tam otomatik şanzıman ile satışa sunuluyor.

İç mekan hem kaliteli, hem lüks hem de çok şık görünüyor.

Siluet daha klasik görünse de yüksek omuz çizgisi heybetli.

SONUÇ
MURAT ÇAVDAR

Elmas kesimlerini hatırlatan tasarım detayları hoşuma gitti. 225 HP güç üreten ünite şanzımanla uyumlu çalışıyor. Ama dizel motoru da ürün gamında görmek isterdim.

RENAULT
Passion for life

Renault MEGANE Sedan

Beklenmedik ol.

Apple CarPlay™ ile kontrol sende.

Gün içinde gelen e-postalar, aramalar ve mesajlar...
Hiçbiri yanıtsız kalmayacak.

Apple CarPlay™ ile akıllı telefonunu aracının ekranına yansıt;
gelen mesajları, e-postaları dinle ve tek tuşla cevapla.
Apple CarPlay™ ile her an, beklenmedik ol.

Renault'nun tercihi elf

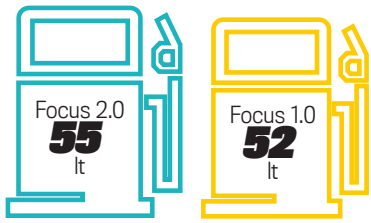
renault.com.tr

Megane Sedan'ın ortalama CO_2 salımı 96-142 g/km, yakıt tüketimi 3,7-6,3 lt/100 km aralığındadır. Model üzerindeki aksesuarlar ile satılanlar farklılık gösterebilir. Ayrıntılı bilgi Renault Yetkili Satıcılarında.

FOCUS'UN 20 YILI

İlk Focus 1998'de yollara çıkmış ve henüz 2000 yılında dünyanın en çok satan otomobili olmuştu. Şimdiyse sıra yeni Focus'ta... Bu ikiliyi sizler için karşılaştırdık.

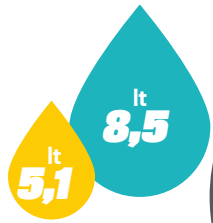
YAKIT DEPOSU



Neredeyse aynı depo kapasitesine sahip olmasına rağmen yeni Focus'un menzili çok daha uzun.

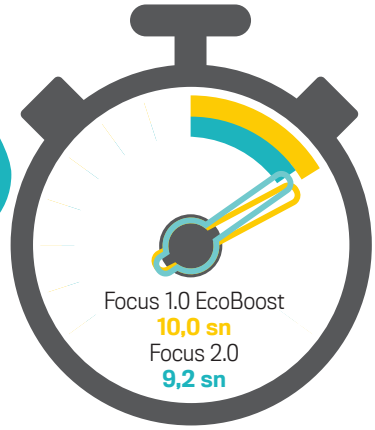
TÜKETİM

Modern motorlar sayesinde tüketim 100 km'de 8,5 lt'ten 5,1 lt'ye düşmüş.



0-100 KM/S

Hızlanmada eski 4 silindirli motor biraz önde.



U/G/Y 4178/1702/1481 mm
Motor Sıralı 4 silindir
Motor hacmi 1988 cc
Maks. güç 130 HP-5500 d/d
Maks. tork 178 Nm-4500 d/d
Güç aktarımı Önden çekiş; 5 ileri manuel şanzıman

U/G/Y 4378/1825/1454 mm
Motor Sıralı 3 silindir, turbo
Motor hacmi 998 cc
Maks. güç 125 HP-6000 d/d
Maks. tork 170 Nm-1400 d/d
Güç aktarımı Önden çekiş; 6 ileri manuel şanzıman

FİYAT

€ 16.950 Focus 1.4'ün fiyatı 13.217 Euro'ydu

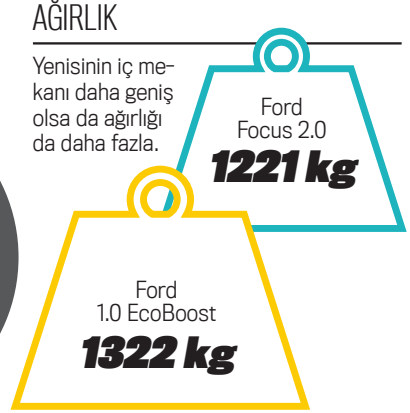
€ 21.700 ST-Line paketinin fiyatı 3.500 Euro daha yüksek.

MAKSİMUM HIZ

İkisinin de maksimum hızları neredeyse aynı.

AĞIRLIK

Yenisinin iç mekanı daha geniş olsa da ağırlığı da daha fazla.



Shell V-Power Diesel

MOTORUNUZUN PERFORMANSININ %100'E KADAR GERİ KAZANILMASINA YARDIMCI OLUR

DAHA İYİ BİR YOLCULUĞA

DW10B uyarınca gerçekleştirilen endüstri standardı testler altında yakıt enjektörleri gibi önemli yakıt sistemi bileşenlerinin, performans kaybına yol açan birikintilerden temizlenmesi suretiyle performansın geri kazanılmasına yardımcı olur. Gerçek etki ve faydalar, aracın türüne, yaşına, durumuna ve sürüş tarzına göre değişiklik gösterebilir. Daha fazla bilgi için www.shell.com.tr

Artık daha da güçlü

BMW 8 SERİSİ

125.700 Euro! Evet, BMW M850i Coupe kesinlikle ucuz değil. Ama 530 HP ile tarifsiz bir keyif veriyor!

BMW M850i xDrive

Motor V8, biturbo, önde uzunlamasına; **Motor hacmi**: 4395 cc; **Güç:** 530 HP-5500 d/d; **Maks. tork:** 750 Nm-1800 d/d; **Güç aktarımı:** 4x4, 8 ileri otomatik şanzıman; **U/G/Y:** 4851/1902/1396 mm; **Yakıt deposu:** 68 lt; **Boş ağırlık:** 1965 kg; **Bagaj hacmi:** 420 lt; **0-100 km/s:** 3,7 sn; **Maksimum hız:** 250 km/s; **Tüketim:** 9,7 lt/100 km; **CO_2:** 221 gr/km; **Egzoz normu:** Euro 6d-Temp

Tavandaki çıkıntılı yüzeylere rağmen arka sırada genişlikler yine de çok kısıtlı.

1,80 m'lik meslektaşımızın hem başını eğmesi, hem de bacaklarını iyice kırarak oturması gerekti.

Vites kolunda cilalı cam kullanılmış. Sürüş modu seçim düğmesi ile iDrive zaten tanıdık.

İnce farlar, geniş ızgara, devasa hava girişleri: Karşınızda 530 HP'lik 8 Serisi!

Beğendik/ Beğenmedik

Spor koltuklar harika, alçak sürüş pozisyonu ya da tutunma kabiliyeti de. M850i muhteşem bir GT! Ayrıca tablo gibi güzel de. Sadece dijital kokpitte BMW biraz hata yapmış: Peugeot'daki gibi saat yönünün tersinde çalışan dijital devir ibresi saçma!

Dünya otomobil kaynaklı CO2 salımlarını düşürmeye çalışırken BMW otomobiline yüzde 35 daha fazla keyif yüklüyor! Yeni M850i Coupe'den bahsediyoruz: 4x4, çift turbolu V8, 530 HP güç ve 750 Nm tork!

Arka koltuğa geçtiğinde insan, eski Scirocco'daymış gibi hissediyor: 2+2 kavramından BMW, iki yetişkin ve 2 küçük köpek için yeterli iç mekan alanını anlıyor olmalı.

Peki ama bu araç nedir? Mercedes S Coupe gibi lüks bir asfalt gemisi mi yoksa bir Porsche 911 gibi safkan bir sporcu mu? BMW'nin iddiasına göre M850i, ikisi birden! Bizce: "Lüks Mercedes (1) ile yarışçı 911 (10) arasındaki skalada BMW, sağlam bir 7 puan alacaktır."

Bu BMW, dijitalleşme çılgınlığından kurtulmuş bir otomobil: Kokpitte devasa ekranları yok.

Bunun yerine mühendisler iDrive sistemini iyileştirmişler, monitörü görüş alanında, kontrol düğmesiniyse vites kolunun hemen yanında konumlandırmışlar. Ayrıca her şey sürücü odaklı. Ancak dijital devir göstergesinin saat yönünün tersinde çalışması pek de mantıklı değil.

Sıra yola çıkmakta! Çok iyi şekillendirilmiş spor koltuğa oturup gaza basıyoruz. Konfor modunda bile egzoz sistemindeki kapakların devreye girdiğini duyabiliyorsunuz: Dört adet trapez formlu egzozdan kükremeler, öksürükler, çığlıklar yayılıyor. Bunu fazla sessiz bulanlar ise Sport Plus modu seçebilir: Yayılan sesler herkesin tüylerini diken diken edecektir.

Gaza sonuna kadar yüklendiğinizde açığa çıkan 750 Nm'lik tork, midenize bir yumruk yemiş gibi hissettiriyor. Evet, henüz 1800 d/d'den itibaren emrinizde olan bu yüksek güç, kesinlikle bağımlılık yapma riski taşıyor. Tamam, 2 tona yaklaşan ağırlığı bir spor otomobil için çok, hatta aşırı fazla. Ama BMW'nin gücü ve torku kullanma tarzı inanılmaz. Ayrıca Integral-Aktif direksiyon ve karışık lastik seçimi (önde 245, arkada 275 mm) sayesinde aslında olduğundan bir sınıf daha küçükmüş gibi hissettiriyor ve çok hassas bir şekilde yönlendirilebiliyor. Dört tekerlekten çekiş sisteminin desteğiyle 20 inçlik lastikler, yere tutkalla yapıştırılmış gibi hissettiriyor. Eğer opsiyon listesinde aktif salınım engelleme sistemine bir çentik attıysanız, araç virajlara ray üzerindeymiş gibi giriyor.

Tam gazla birkaç kilometre yol yapıp iyice eğlendikten ve depo ibresinin hareketini gördükten sonra Sport Plus modunu bırakıp Komfort düğmesine basıyorsunuz. İşte bu anda aklınızda bir düşünce beliriyor: "Ne farklı yetenekler ama! Hem bir viraj avcısı, hem de bir uzun yol GT'si!" İşte bu nedenle BMW, araçta dizel motor seçeneği de sunuyor. Bu kombinasyonda fiyat 100 bin Euro'ya geriliyor. Yani bir Mini Cooper S fiyatı! Ama bu bambaşka bir hikaye!

SONUÇ
ANDREAS MAY

Virajlara aç bir Gran Turismo! BMW, uzun yol GT'si ile spor otomobil arasında harika bir kombinasyon yaratmış. Neticede fiyatı 125 bin 700 Euro (Almanya) olan bir otomobilden de daha azı beklenmezdi!

Kokpit tamamen sürücüye dönük tasarlanmış. Sürüş özellikleri daha küçükmüş gibi hissettiriyor.

Dört adet egzoz çıkışına sahip arka kısım da çok şık görünüyor.

Bir küçük ancak bu kadar iyi olabilir

Audi A1

Audi A1'in ikinci kuşağı yeni teknolojiler ve taze bir tasarımla geldi. Bu yeni Premium-minik sadece 5 kapılı karoser ve benzinli motorlarla üretilecek.

Böyle bir A1'in işi hiç kolay değil. 2010 yılında Mini'ye alternatif olarak yaratılan model, sürekli bu aracın gölgesinde kaldı. Örneğin Almanya'da Ekim ayında A1 satışları 16 bin adet gerçekleşirken, 41 binden fazla Mini satıldı. Bu yetmiyormuş gibi karşısına birçok ciddi rakip de çıktı, hem de kendi ana firmasından: Seat Ibiza, Skoda Fabia, VW Polo. Bunların hepsi de A1'den daha uygun fiyatlı, ilgi çekici ve gerçekten iyi otomobiller. Hem de aynı VW Grubu teknolojilerini kullanıyorlar.

Ancak Audi şimdi bir karşı hamle yaptı. İkinci A1 tabi ki güncel modüler platform MQB A0'ı kullanıyor. Eskisinde ise artık yaşlanan PQ 25 platformu görev yapıyordu. Bunun dışında A1 sadece 5 kapılı olarak üretilecek. Audi ise bunun bir problem olmayacağına inanıyor: Önceki versiyon da zaten yüzde 80 oranla 5 kapılı olarak satılmıştı. Bugüne kadar Brüksel'de olan üretim ise Seat'ın Martorell/Barselona tesislerinde gerçekleştirilecek.

A1'in tasarımı tamamen yeni. Audi, ilk quattro ile benzerlikler olduğunu sık sık dile getirirken, örnek olarak ön kaputun ön kısmındaki 3 yarığı gösteriyor. Yeni modelin ızgarası öncüsünden daha

İLK İZLENİMLER

Beğendik/Beğenmedik

Yeni A1 hem dışarıdan hem de içeriden güzel görünüyor. Ayrıca sürüşü de dinamik ve kıvrak. Ancak ilk etapta sadece 2 motorla start alacak.

Ön ızgara eskisinden çok daha alçak konumlu. Kaputun altındaki 3 yarık ilk quattro'ya yapılmış bir gönderme.

alçak konumlu, çamurlukları daha güçlü çıkıntılar yapıyor, geniş C sütunu ve tavan çizgileriyse güncel Q2'yi hatırlatıyor. Otomobil genel olarak daha köşeli ve dik hatlara sahip ve bu tasarım ona kesinlikle yakışıyor.

Bunun dışında A1 büyümüş de. Uzunluk 5,6 cm artarak 4,03 m'ye ulaşırken, asıl önemli büyüme aks mesafesinde: 9,4 cm artarak 2,56 m'ye yükselmiş. Ne yazık ki bu büyüme iç mekan genişliklerine tamamen yansımamış. Ön koltuklardaki genişlikler sınıf ortalamalarında ve tamamen yeterliyken, arka sıra biraz kısıtlı. Yani yetişkinlerin burada bacak ve vücutlarını katlayarak oturmaları ve başlarını çekmeleri gerekiyor. Aslında bu önemli

Aslında olduğundan daha büyük ve oturaklı görünüyor.

Köşeli hatlar iç mekan da tekrarlanmış. Dijital göstergeler tüm modellerde standart.

Sürüş pozisyonu ve genişlikler çok iyi.

bir problem değil, çünkü söz konusu olan bir küçük otomobil. Bagaj hacmindeki (335 lt) 65 lt'lik büyüme ise dikkat çekici. Koltuk sırtlıkları yatırıldığındaysa bu rakam 1090 lt'ye (öncüsünde 92 lt) ulaşıyor.

Mühendisler dış tasarımdaki çizgileri başarıyla iç mekana da uyarlamışlar: Bolca köşe ve kenar var ve kesinlikle çok şık. 10,25 inçlik dijital ekran tüm modellerde standartken, sanal kokpit için 150 Euro ekstra bedel talep ediliyor. MMI Navi Plus adlı navigasyon sisteminin opsiyon fiyatıysa 1950 Euro.

Audi, kişiselleştirmeye de büyüm önem vermiş: Hem iç mekan hem de dışta çok sayıda özgün kombinasyon yaratmak mümkün.

Gövde için 10 farklı dış renk, tavan ve gövde eklentileri içinse iki kontrast renkle çok sayıda kombinasyon mümkün. Audi, kombinasyon sayısının bir milyonu bulduğunu iddia ediyor.

Motor yelpazesi ise o kadar karmaşık değil. Yeni A1 1.0 lt 116 HP'lik (30 TFSI) 3 silindirli motorla start alacak. Bunu, 1.5 lt 150 HP'lik (35 TFSI) 3 silindirli ve 2.0 lt 200 HP'lik (40 TFSI) takip edecek. Daha sonra aileye, 1.0 lt 95 HP'lik (25 TFSI) 3 silindirli bir motor daha eklenecek. Audi şimdiye kadar sadece 2 fiyat açıkladı? 25 TFSI için 19.800 Euro ve 30 TFSI için 21.150 Euro.

Canlı ve devirlenmeyi seven 3 silindirli motor gayet sempatik bir makine. İzolasyonu iyi olmasına rağmen sesleri duyulur olan motor, aracı canlı bir şekilde hızlandırabiliyor. Ancak dik dağ yokuşlarında ya da hılı otoyol etaplarında nefesi kesilebiliyor.

Araçta süspansiyon ayarları sert seçilmiş. Bu da virajları canlı bir şekilde dönmesini sağlıyor. Diğer taraftan enlemesine zemin yarıklarını geçerken biraz kaba kalıyor. Diğer taraftan test aracımızın konforu azaltan 18 inçlik büyük jantlara sahip olduğunu da söylememiz gerekiyor.

Arkada ise uzun boylular biraz zorlanacaktır.

Arka tasarım da heybetli. Stoplar büyük ve ok benzeri bir grafiğe sahipler.

TEKNİK VERİLER

Motor: 3 silindir, turbo, önde enlemesine
Motor hacmi: 999 cc
Maks. güç: 116 HP - 5000 d/d
Maks. tork: 200 Nm - 2000 d/d
Güç aktarımı: **Önden çekiş/6 ileri manuel**
U/G/Y: 4029/1740/1409 mm
Boş ağırlık: 1165 kg
Bagaj hacmi: 335–1090 lt
0-100 km/s: 9,5 sn
Maks. hız: 203 km/s
Tüketim 4,3 lt/100 km
Abgas CO_2 120 gr/km

SONUÇ
DIRK BRANKE

Yeni A1, öncüsüne göre büyük bir ilerleme. Şık bir tasarım, atak sürüş özellikleri ve bolca donanım seçeneğiyle yeni A1 başarı potansiyeline sahip. Ancak henüz 2 kesin fiyat açıklanmış olması ilginç.

FASHION MAGNET*

*MODA MIKNATISI

YENİ 500 COLLEZIONE.

Bir tarz ikonu, moda dünyasının en etkili seslerinden biriyle tanıştığında dünya bir anlığına güzelleşir. Zarafet ve cazibe tüm şehri sarar, onu yeni Fiat 500 Collezione için mükemmel bir podyuma dönüştürür. Özel Brunello çift renk seçeneği, bakır rengi özgün detayları ve bakır rengi alaşımlı 16 inç'lik jantları yeni Fiat 500 Collezione'ye yepyeni bir görünüm kazandırıyor. Ve şimdi sahne onların. Sonunda. **TARZ. ÖZGÜR KALDI.**

Fiat 500 Collezione için $C0_2$ emisyon değeri 121-126 g/km aralığındadır.
Ortalama yakıt tüketimi 5,2-5,4 l/100 km olarak gerçekleşmektedir.

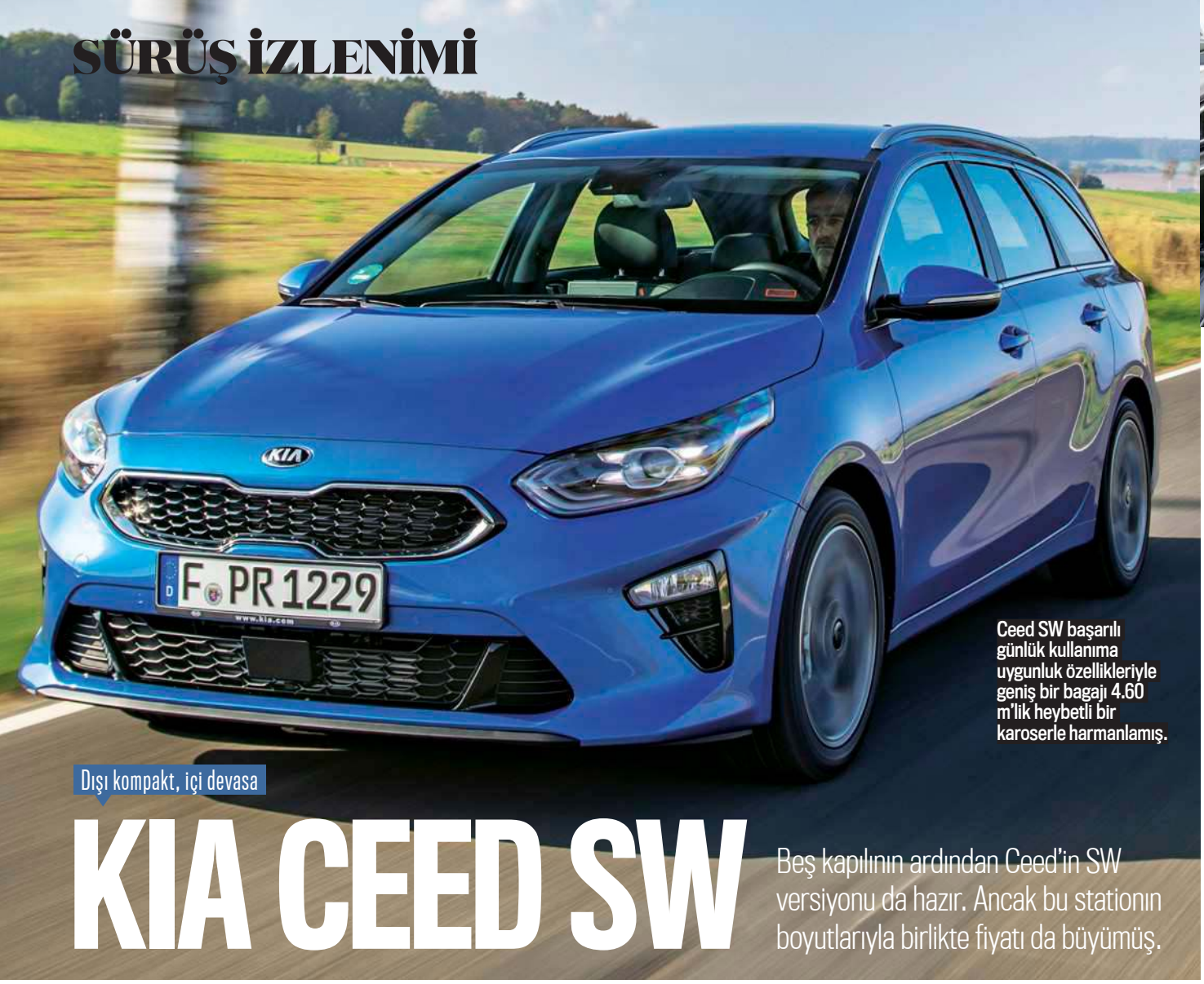
500 Collezione

Koç

L'UOMO VOGUE

FIAT

fiat.com.tr



Ceed SW başarılı günlük kullanıma uygunluk özellikleriyle geniş bir bagajı 4.60 m'lik heybetli bir karoserle harmanlamış.

Dışı kompakt, içi devasa

KIA CEED SW

Beş kapılının ardından Ceed'in SW versiyonu da hazır. Ancak bu stationın boyutlarıyla birlikte fiyatı da büyümüş.

Kia Ceed gittikçe korkutucu olmaya başladı. Lisansör dergimiz Auto Bild'in karşılaştırmalı testlerinde üç kez birinci oldu. Koreli üretici şimdi de SW adlı station versiyonunu tanıttı.

Sportswagon kelimesinin kısaltmasını kullanan Ceed SW, 4,60 m ile öncüsünden yaklaşık 10 cm daha uzun. Bagajı hacmiyse 97 lt büyüyerek 625 lt'ye ulaşmış durumda. Karşılaştırma yapmak gerekirse: VW Golf Variant'ta bu rakamlar 605-1620 lt. Yani Ceed SW, birçok rakibinden daha yetenekli.

Peki ya diğer özellikler? B sütununa kadar Ceed HB ile aynı. Önde geniş bir "kaplan burnuna", çamurluklara kadar giren farlara ve devasa hava girişlerine sahip. Tasarımının Rüsselsheim'da yapılması ve Slovakya'da üretiliyor olması, nasıl olup da bu kadar Avrupalı görünebildiğini açıklıyor. Yeni versiyonun karoseri daha alçak ve geniş. Bu da sportif bir etki yaratıyor. Diğer taraftan SW'nin bir lifestyle-station olmak biri kaygısı yok. Neticede bu görev, ProCeed adlı Shooting Brake tarafından yerine getiriliyor.

Arka koltuklar 3 parçalı (40:20:40) katlanabiliyor, bagaj örtü rulosu rahatça çıkarılıp, çift katlı bagaj zeminde gizlenebiliyor. Raylı bir bagaj bölmesi ayırma sistemiyle elektrikli açılıp kapanan bagaj kapağını ise Kia opsiyon olarak sunuyor. Otomatik açılan bagaj kapağına gerçekten ihtiyacınız olup olmadığını iyi düşünmenizi öneririz. Çünkü bu donanım sadece Spirit donanım seviyesinde ve navigasyon sistemi (890 Euro) ile park ve sıkışık trafik asistanıyla (1090 Euro) birlikte paket olarak satın alınabiliyor.

Peki ya sürüş özellikleri? 29 cm uzamış bir binek versiyon gibi: Pek de kıvrak değil! Tamam, süspansiyon sportif bir sertliğe sahip, direksiyon da direkt çalışıyor ama 4,60 m uzunluğundaki bu otomobil, 1,5 ton ile kardeşinden 100 kg daha ağır olduğunu gizleyemiyor.

Sıra motor konusunda... Benzinli mi yoksa dizel mi? İkisi de sert Euro 6d-Temp normunu karşılıyor. 1,4 lt'lik turbo benzinli motor homojen güç dağılımı ve (kısa bir turbo boşluğunun ardından) yüksek itiş gücüyle beğeni topluyor. Ayrıca 6 ileri manuel şanzımanla da uyum içinde çalışıyor. Diğer taraftan biraz fazla tüketiyor: Konuk olduğu bir testte bu motor, 7,1 lt/100 km'lik bir tüketim rakamına imza atmıştı. Yani station versiyonda bu rakam daha da artacaktır. Tasarrufu düşünenlerin dizel motoru tercih etmesi gerekecek: Dizel çalışma

İLK İZLENİMLER

Beğendik/ Beğenmedik

Bagajda her şey iyi düşünülmüş: Zeminde gizlenebilen bagaj rulosu, küçük gözler, raylı sistem... Ancak kokpit ön camda biraz fazla yansıma yapıyor.

İki adet okunaklı göstergeye sahip kokpiti ve klima kontrollerine ayrılmış özel bölümüyle iç mekan rahat ve kullanışlı.

Yükleme zemini derin. Arka koltuklar 3 parçalı katlanabiliyor. Sabitleme rayları oldukça sağlam.

sesleri her zaman duyulur olsa da testteki 5,4 lt'lik tüketimi ve çift debriyajlı harika şanzımanıyla beğenimizi kazanmıştı. Bunun dışında bu çift debriyajlı şanzıman, VW'nin DSG'sinin aksine start-stop sonrası kalkışlarda da yumuşak ve akıcı olmayı başarıyor.

Diğer taraftan Ceed SW ucuz bir otomobil değil. 100 HP'lik atmosferik motorlu versiyon için Kia, 17 bin Euro (Almanya) ile Hyundai'deki kardeşinden 1500 Euro daha düşük bir bedel talep ediyor. Ancak söylediğimiz gibi bu motor atmosferik ve yorgun bir çalışma karakterine sahip. Bu nedenle 140 HP'lik benzinli (23.100 Euro) ya da 136 HP'lik dizel (25.000 Euro) versiyonu tavsiye ediyoruz. Dediğimiz gibi: Hiç de ucuz değil! Bunun dışında Vision paketi (16 inç alüminyum jantlar, geri görüş kamerası, ısıtmalı deri direksiyon, ısıtmalı ön koltuklar) de iyi bir yatırım olacaktır.

SONUÇ
ANDREAS MAY

Tebrikler Kia! Standart Ceed'ın ardından sıra bu dev stationda. İç mekan gerçekten çok geniş, tasarımı gayet çekici, fiyat-performans oranı da iyi. Bu yeni modelle birlikte Golf Variant'ın işi biraz daha zorlaşacak gibi görünüyor.

KISA KISA

Skoda modellerine özel çadır

Wigo firmasıyla işbirliği yapan Skoda, yakında otomobile bağlanabilen bir kamp çadırı sunmaya başlayacak. Şişirilebilen bir iskelete sahip olan çadır, Kodiaq, Karoq, Superb ve Octavia Combi modelleriyle uyumlu olacak. Çadırın başlangıç fiyatı 799 Euro olarak açıklanırken, genişletme modelleri içinse 269 Euro ödemek gerekecek.

Hidrojenli otomobil çarpışma testini geçti

Hyundai Nexo, Euro NCAP çarpışma testlerini geçebilen ilk hidrojen yakıtlı otomobil oldu. Koreli markanın yakıt hücreli SUV'u, yakıt olarak arka kısmındaki 3 adet karbon yakıt tankında, aşırı basınç altında sıkıştırılmış 6,33 kg hidrojen taşıyor. Çarpışma testkerinde çok güvenli olduğunu kanıtlayan Nexo en yüksek değerlendirme olan 5 yıldızı hak etti.

Cross Turismo seri üretime geçiyor

Porsche, Cenevre'de sergilediği Mission E Cross Turismo adlı konsepti seri üretime (2021) geçirme kararı aldı. Üretim için Alman marka, Zuffenhausen'deki ana fabrikaya 300 işçi alacak. Yeni model 600 HP'den daha fazla güç ve 500 km menzil sunacak. 800 W altyapılı şarj istasyonlarında aracın akülerini sadece 15 dk'da doldurmak mümkün olacak.

Skoda'nın Golf'ü gerçekten çok iyi

SKODA SCALA

Vision RS konsepti gelecek yıl Skoda Scala olarak karşımıza çıkacak. Çek marka daha az fiyata daha büyük bir Golf hazırlamış.

Skoda Rapid Spaceback... Kendisine sessizce elveda diyor, gözümüzü Skoda Vision RS'e çeviriyor ve Skoda Scala ile kısa bir tura çıkıyoruz. Ve aklımızdan şu cümle geçiyor: "Skoda'nın Golf'ü gerçekten çok iyi"... Bir dakika! Skoda Rapid, Vision RS, Scala... Akıl karıştırıcı, değil mi? Hadi açıklayalım: Rapid Spaceback, 2012'den beri üretilen, geçen yıl makyajlanan ve gelecek yıl bantlara veda edecek olan 4,30 m'lik bir kompakt otomobil. Vision RS, sert bir ön tasarıma ve hoş bir arka kısma sahip bir konsept ve 2019'dan itibaren Skoda'nın kompakt sınıftaki modelinin nasıl görüneceği hakkında ipuçları veriyor. Piyasaya çıktığında ise adı Scala olacak! Anlaşıldı mı?

Scala... Aslında VW Grubu'ndan tanıdık bir isim: 1986 – 1991 yılları arasında Scirocco II'nin bir versiyonu bu ismi taşıyordu. Skoda'nın Scala'sı ise pratikliğiyle Golf'ü daha yakından takip eden bir model ve meslektaşımız Malte Büttner aracın ağır kamuflajlı bir versiyonuyla yola çıkma imkanı buldu. Yorumuysa "467 lt bagaj ve güncel BMW 5 Serisi'nden daha geniş arka bacak mesafeleriyle dikkat çekici"... Yani bu yeni model de, Skoda'dan beklendiği üzere, günlük kullanıma çok uygun bir otomobil olacak.

Araçta VW'nin MQB-A0 platformu kullanılıyor. Golf'ten "yarım beden" küçük olan bu platform, VW Polo ve yeni T-Cross ile güncel Seat Ibiza ve Arona'da da görev yapıyor. Skoda mühendisleri bu platformu alarak bir kompakt model için gayet geniş bir iç mekan yaratmayı başarmışlar. Örneğin 467 lt'lik (!) bagaj hacmi. Karşı-

"Yeni Skoda, günlük yaşamınızın her anı için mükemmel bir yol arkadaşı. Normalde Golf'ten bekleyebileceğimiz her şeyi sunuyor."
Malte Büttner
AUTO BILD

Yeni Skoda'nın konsept hali: Scala, Skoda'nın arkasında logo yerine marka adının yazdığı ilk Avrupalı seri üretim modeli olacak.

Karşınızda Skoda'nın Golf'ü: Scala, güncel Golf'ten daha büyük ve uzun. Ancak boyutları Octavia'nın gerisinde.

laştırma yapmak gerekirse Golf'te (Skoda'nın konseptinden 8 cm daha kısa) bu hacim sadece 380 lt.

Test aracının başarılı sürüş özellikleri ve yüksek performansı ise bizleri şaşırtmadı. Standart süspansiyon oldukça konforlu ayarlara sahip. 15 mm alçaltılmış ayarlı amortisörler, konfor modunda daha sert hissettirse de çok daha direkt ve hassas tepkilere sahip. 3 ve 4 silindirli motorlar, kombine edildikleri 6 ileri manuel ve DSG şanzımanlarla başarılı bir uyum içinde çalışıyor. Normal kullanım talepleri için, maksimum torkunu 115 HP'lik versiyondan daha düşük bir devirde veren 95 HP'lik 3 silindirli baz motor kesinlikle yeterli olacaktır.

Peki ama kamuflaj folyosunun altındaki karoser nasıl görünecek? Vision RS konseptini yakından inceleme fırsatı bulan meslektaşımız Gerald Czajka bunu kafasında canlandırabiliyor. Geniş bir ızgaraya sahip agresif bir burun, arkada ise Skoda amblemini barındıran şık bir

Meslektaşımız Malte Büttner Scala'nın ön seri modelinin içinde: Kalite yüksek, işçilik temiz, genişlikler harika, ses izolasyonu başarılı.

İLK İZLENİMLER

Beğendik/ Beğenmedik

Kesinlikle devasa! Arkadaki bacak mesafesi ferahlığı hissi BMW 5 Serisi'nden daha iyi. Bagajı da Golf'ten büyük. Ancak sürüş sırasında Polo ile akrabalığı anlaşılıyor.

467 lt bagaj hacmi! Karşılaştırma yapmak gerekirse: Güncel Golf'te bu rakam sadece 380 lt, Rapid Spaceback'teyse 415 lt.

Skoda Rapid Spaceback'in torunları: Polo'nun teknolojileriyle tamamen yeni geliştirilen Scala, 6 yaşına gelen kompakt Çek modelin yerini alacak.

tasarım. Czajka aracın burnunda biraz Audi, arkasında ise biraz Volvo izleri gördüğünü de söylemişti. Scala, Çek markanın arka kısmında logo yerine markanın 5 harfli yazısının bulunduğu ilk Avrupalı seri üretim modeli olacak. Sonuç olarak Scala oldukça "cool" görünümlü bir kompakt olmaya aday.

Latince'den alınan Scala ismi "merdiven" ya da "basamak" anlamına geliyor. Bunu sözcük anlamıyla kullanan Skoda, Scala ile tasarım basamaklarında yukarıya doğru büyük adımlar attıklarını söylüyor. Zengin assitan sistemler ve Polo'daki gibi tam dijital gösterge paneli gibi unsurlarsa, teknolojide yukarı doğru atılmış adımlar olarak görülebilir.

Peki ya maliyetler? Emekliye ayrılmak üzere olan öncüsüne bir bakalım: 95 HP'lik 3 silindirli motora sahip Rapid Spaceback'in Almanya başlangıç fiyatı 16 bin 450 Euro. İşte Scala'nın fiyatı da, Golf ile belirgin bir mesafe bırakabilmek adına, bu seviyelerden başlayacak.

Fiyat dışındaki özellikleriyle de Scala, Golf'e ciddi bir tehdit oluşturabilecek kadar yakın bir araç. Çünkü ana marka VW'nin sunduğu her şeyi, daha az fiyatlarla sunacak.

Meslektaşımız Czajka'ya göre Vision RS, gerçek olmak için fazla iyi. Havada asılı gibi duran ekran seri üretimde de hayatta kalmayı başardı. Aydınlatmalı orta konsol ve kaliteli kristal detaylarsa bunu başaramadı.

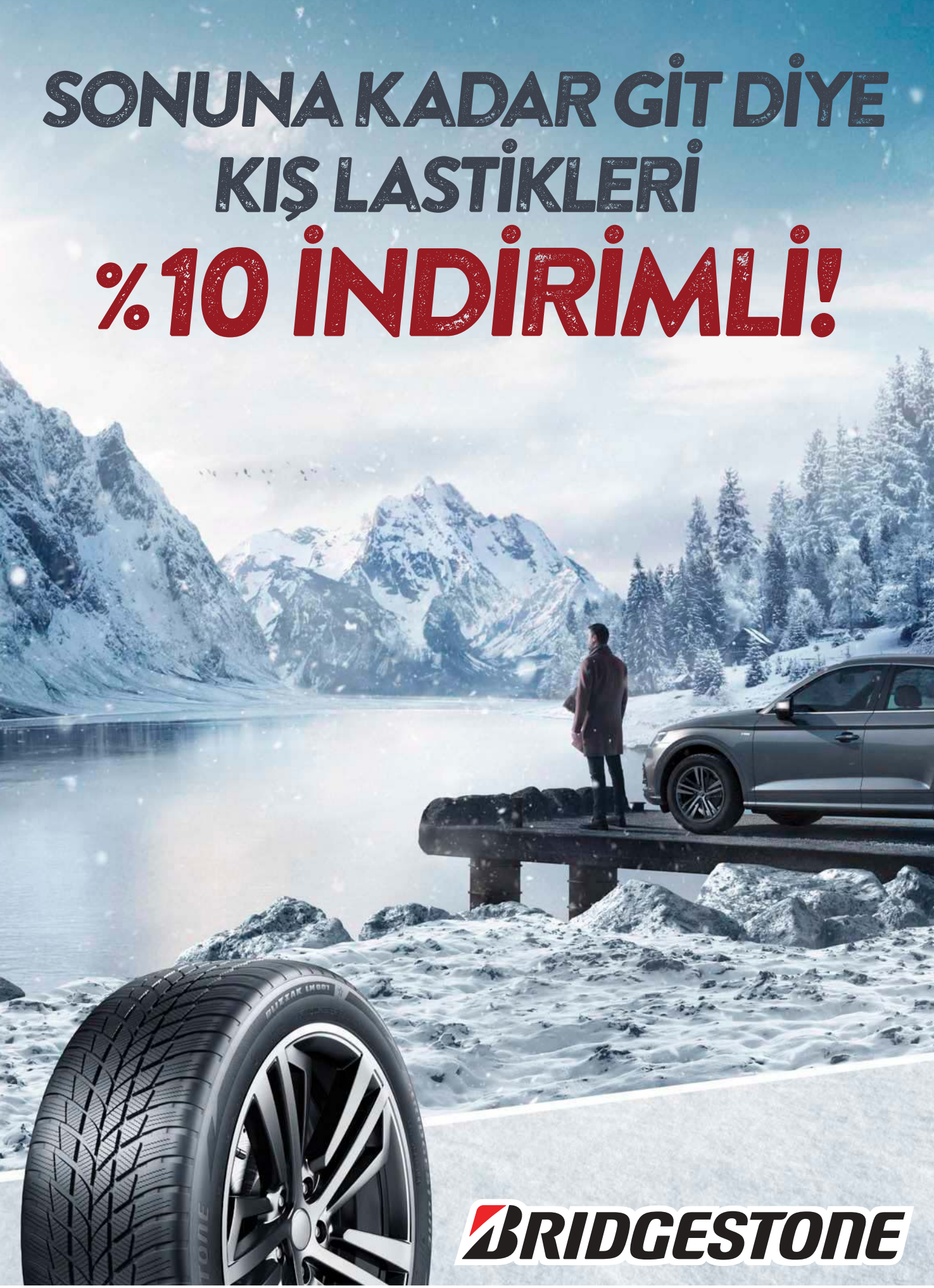
SONUÇ

MALTE BÜTTNER GERALD CZAJKA

Yukarı doğru çok geniş ufuklara sahip olan kompakt sınıfta Scala, bolca Golf sunan bir model! Tamam, karoserinin altında Polo'nun teknolojileri var ama boyutlar konusunda Çek model, Wolfsburg'un sevgilisi Golf'ten çok daha fazlasını sunuyor ve bunu daha uygun fiyatlarla yapıyor.

SONUNA KADAR GİT DİYE KIŞ LASTİKLERİ

%10 İNDİRİMLİ!



Görünümde herhangi bir değişim yok. Araç yeni multimedya sistemi ve yeni motorlarla tazelendi.

Qashqai'ya Yıldız'lı kalp

NISSAN QASHQAI

Nissan, Mercedes ile birlikte Qashqai için 1,3 lt'lik yeni bir benzinli motor geliştirdi.

Bundan böyle Nissan, Qashqai'da Mercedes ile birlikte geliştirdiği yeni 4 silindirli benzinli motor kuşağını sunmaya başlayacak. Japon marka 1,3 lt'lik direkt benzin enjeksiyonlu bu motorun 140 HP ve 160 HP'lik güç seçeneklerini sadece önden çekişli olarak sunacak. Standart olan partikül filtresi sayesinde iki motor da emisyon normu Euro 6d-Temp'i karşılayabiliyor. Güncel versiyondan oldukça hafif olan bu motor, artan performansına rağmen yüzde 10'a varan tüketim sunacak.

Bugüne kadar Qashqai'ın baz versiyonunda 115 HP olan güç yeni motorla 140 HP'ye çıktı. Yeni motor daha canlı karakteriyle de öne çıkıyor: Gücünü devir bandına homojen yayıyor ve hızlı gaz tepkileriyle de beğeni topluyor. Bunun en büyük avantajı ise fazla vites değiştirmeden yani daha rahat bir kullanım sunuyor olması. Yüksek tork sayesinde motoru, aynı hızlarda bir üst viteste ve daha düşük bir devirle kullanmak mümkün.

21 bin 350 Euro'luk başlangıç fiyatı da gayet makul olan 140 HP'lik versiyonun araçla çok iyi bir uyum içinde çalışması ve sunduğu yüksek performans, 160 HP'lik versiyona (önceden 157 HP) geçmeyi neredeyse gereksiz kılıyor. Neticede aradaki 20 HP'lik fark çok da hissedilir bir etki yaratmıyor. Gerçekten de farkı gerçekten hissetmek için iki versiyonu da art arda kullanmanız gerekiyor. Bu küçük farktan vazgeçerek yaklaşık 2 bin Euro tasarruf yapılabilecek olması da çok çekici.

Tabi ki otomatik şanzıman istemiyorsanız... Çünkü 7 ileri ve çift debriyajlı DCT şanzımanı Nissan, sadece bu güçlü versiyonda sunuyor. Şanzımanın ek maliyetiyse 1700 Euro. Dizel meraklılarınınsa biraz daha beklemeleri gerekecek.

1,7 lt 150 HP'lik dizel 2019 başında Qashqai ailesine katılacak ve bu motor dört tekerlekten çekişle de kombine edilebilecek. Diğer taraftan bu kombinasyonun toplam satışlarda fazla bir ağırlığı olmayacak: Nissan'a göre Qashqai müşterilerinin yüzde 80'i araçlarını benzinli motorlarla sipariş edecek.

1,3 lt'lik 4 silindirli yeni motor ailesi Euro 6d-Temp normunu karşılayabiliyor.

Yeni bir uygulama ile navigasyon adresleri, akıllı telefondan navigasyon sistemine gönderilebiliyor.

Çok yeni olmasa da Avrupa'nın en fazla satılan crossover'ı olmaya devam ediyor.

TEKNİK VERİLER QASHQAI 1.3 DIG-T

Motor: sıralı 4, turbo, önde enlemesine;
Motor hacmi: 1332 cc;
Güç: 140 HP-5000 d/d;
Maks. tork: 240 Nm-6000 d/d;
Güç aktarımı: önden çekiş, 6 ileri manuel şanzıman;
U/G/Y: 4394/1806/1590 mm;
Boş ağırlık: 1300 kg;
Bagaj hacmi: 430-1598 lt;
0-100 km/s: 10,5 sn;
Maksimum hız: 193 km/s;
Tüketim: 5,3 lt/100 km;
CO2: 121 gr/km;

SONUÇ
TOMAS HIRSCHBERGER

Yeni motorla yaşamının yeni bir evresine girecek: İkinci Qashqai kuşağı 2014'ten beri yollarda ve gerçekten çok başarılı bir model. Mercedes ile birlikte geliştirilen yeni benzinli motorla bu Nissan, kendini başarılı bir şekilde tazelemiş de olacak.

Mükemmel kış sürüş deneyimi sunar.

laufenn
Journey in Style

FIT

Hankook Lastikleri A.Ş. Trump Towers Mecidiyeköy Yolu Cad. No: 12 Kat: 16 Mecidiyeköy/Şişli/İstanbul
Tel: +90 212 777 92 35 Fax: +90 212 777 92 43

laufenn.com.tr

Maybach gelecekte seri üretim modellerinde böyle büyük ekranlar ve döşemeler gibi unsurları kullanacak.

Çin için bile uçlarda olabilir: Aşırı lüks ve neredeyse apartman boyutunda bir SUV.

Dikey şeritlere ve yıldıza sahip ızgarasıyla tipik bir Mercedes ama hala özgün bir karakter.

Çin pazarına saygı: Bacak mesafeleri yataklı vagonlardaki gibi geniş, ayrıca porselenden bir çay takımı da var.

Dünyanın en şatafatlı SUV'uyla bir gezinti

MERCEDES MAYBACH ULTIMATE LUXURY

İki parçalı arka cam ve sedan form, günümüzde benzersiz özellikler.

Pofuduk halının üzerinde hava yastıklı bir folyo, beyaz deri koltukların üzerindeyse havlular var. Pembe-altın renkli konsol her insan temasından sonra yeniden parlatılıyor. Mühendisler bu araca sadece eldivenlerle yaklaşıyor. Çünkü bu SUV bir otomobil değil, devasa bir mücevher...

Haklılar da, çünkü bu araçtan dünyada sadece tek bir örnek var. Ayrıca üretim maliyeti de dünyadaki birçok insanın ömrü boyunca kazanabileceğinden daha yüksek. Mercedes-Maybach Ultimate Luxury'ye hoş geldiniz!

Ondan, Bentley Bentayga ya da Rolls-Royce Cullinan gibi modelleri bile gölgede bırakması bekleniyor. Taşarım Şefi Gorden Wagener bunun için Maybach'ı sadece rakiplerinden daha lüks ve iddialı olacak şekilde tasarlamamış, ona bir sedan formu (dünyada ilk kez) da vermiş. Bunun nedeni ise, ne kadar özel ya da lüks olurlarsa olsunlar SUV'ların, asla bir sedanın prestij ve yüksek statü sembolü olma özelliğine sahip olamamaları. Çin'in bayrağındaki kırmızı tona boyanan Ultimate Luxury henüz sadece bir hayal. Yani seri üretime geçme şansı oldukça düşük. Ancak en azından burada ve bugün, bu muhteşem araç yola çıktı, hem de direksiyonunda bizler varken!

> Pembe-altın renkli iç mekan, arkada çay servisi... Bu Maybach her şeyi uçlara taşıyor!

Diğer taraftan test aracımızın küçük bir dezavantajı var: Motor ve süspansiyon henüz, konforlu ama yavaş sürüşlerden fazlasına izin vermiyor. Bu konsept, ne bozuk yollarda ilerlemek ne de bulvarlarda piyasa yapmak için yaratıldı. Evet, şu anda onun tek bir görevi var: Türünün tek örneği olarak yavaş ve yalnız bir şekilde fuardaki sahneye doğru ilerlemek.

Dört adet elektrik motoru ona 750 HP'lik sistem gücü, 5 sn'nin altında 0-100 km/s hızlanma süresi ve gerektiğinde çöl kumları üzerinde ilerleyebilecek bir tutunma yeteneği sağlıyor. 80 kWh'lık akü kapasitesiyle sunulan menzil ise 500 km. Mühendisler, geliştirdikleri sistemle akülerin, 5 dakika boyunca şarja bağlanarak 100 km menzil sunacağını iddia ediyor. İnsanın kendisini Maybach'taki kadar rahat ve elit hissedebileceği başka bir otomobil yok.

Sadece bir rüya mı? Evet. Ama gelecek yıl yeni Mercedes GLS piyasaya çıktığında bir Maybach versiyonu da olacak. Ancak tabi ki pembe-altın renkli yüzeyleri ya da sedanları andıran bir bagaj çıkıntısı olmayacak. Ayrıca bu araca sadece eldivenlerle dokunmanız da gerekmeyecek.

SONUÇ
THOMAS GEIGER

Maybach, SUV dünyasında gerçek zirvenin nerede olduğunun cevabını veriyor. Ayrıca tam da böyle bir araç bekleyen müşteriler olduğu da kesin. Diğer herkes içinse bu Maybach, sadece "şatafatlı" bir araç olarak kalacaktır.

Avrupa'ya geri döndü

Toyota Corolla HB

Corolla HB ve Touring Sport, Avrupa pazarında 12 yıl önce yerini Auris'e bırakmıştı. Toyota, TNGA platformunda üretilen yeni nesil Corolla ile, Avrupa pazarına sağlam bir dönüş yapmaya hazırlanıyor.

Avrupa pazarında yerini Auris modeline bırakan Corolla, HB ve Touring Sport modelleriyle 2019 başında, güçlü bir dönüş yapmayı planlıyor. Sedan versiyon ise Adapazarı'ndaki Toyota fabrikasında üretilecek.

Yeni Corolla'nın sürüş etkinliğinde Corolla global şef mühendisi Yasushi Ueda ve Toyota Avrupa şef mühendisi Toshio Kanei ile yeni Corolla'nın teknolojilerini inceledik. Test ettiğimiz kamuflajlı modeller ise ön üretim ünitelerine aitti ve bazı noktalarda finisyonlar son haline gelmeyen mühendislik modelleriydi, bu nedenle de bu bölgeler kamuflajla örtülmüştü.

Yeni Corolla HB, yerini aldığı modele göre birçok noktada iyileşme göstermiş. Öncelikle TNGA platformuna geçilmesiyle birlikte, hibrit teknolojisini destekleyen bir yapı benimsenmiş. Aracın ağırlık merkezi, yerini aldığı modele göre 10 mm kadar yere yaklaşmış, gövde rijitliği % 60 artırılmış ve yeni çift salıncaklı arka süspansiyon geometrisi sayesinde süspansiyon sürtünmeleri % 40 oranında azaltılmış. Hatta bazı versiyonlarda değişken ayarlı süspansiyon sistemi (AVS) de yer alacak. Bu sistem sürüş dinamiklerine birkaç farklı parametre ile etki edecek. Corolla'da sürücünün oturma pozisyonu da daha optimize hale getirilmiş. Tüm bu iyileştirmeler, aracın ilk sürüşlerinden itibaren kendisini hissettiriyor. Yeni Corolla hem sessiz, hem de dinamik bir araç olmuş.

Test araçlarımız kamuflajlı ön seri modeller olsa da, yeni Corolla'nın iyileşen özellikleri sergilemeyi başardılar.

Toyota'nın hibrit teknolojisindeki yeni stratejisi Dual Hybrid. Bunun anlamıysa 1,8 lt'lik versiyona, daha güçlü bir 2,0 lt (180 HP) versiyonun ekleneceği, zaten test sürüşlerini de bu güçlü versiyonla gerçekleştirdik. Türkiye pazarına ise Corolla HB'in sadece 1,8 lt Hybrid (122 HP) versiyonu ithal edilecek. 1,8 lt'lik versiyonda önemli iyileştirmeler yapılmış. Kullanılan daha güçlü elektrik motoru (53 kW) sayesinde ilk devirden itibaren 163 Nm tork üretiyor. Yeni platforma uyum sağlaması için hibrit sistemin boyutları ufaltılmış, elektrik motorundan gelen yüksek tork, gaz pedalı açıklığıyla motor devri artışı arasındaki korölasyonu lineer hale getirmiş, böylece otoyol sürüşlerinde gaz pedalına daha az basmaya ihtiyaç duyuluyor, ayrıca mekanik gürültü de azaltılıp daha sessiz sürüşler sağlanmış.

Multimedya sistemi modern. Kokpit kullanışlı ve kablosuz şarj bölmesi de var.

Artık daha oturaklı

Dış tasarımda ise Corolla HB daha oturaklı bir silüete sahip. Boyu

40 mm uzarken, toplam yüksekliği 25 mm azaltılmış.

Aracın önden görünüşü Keen Look denilen tasarım felsefesinin biraz daha geliştirilmiş bir versiyonu. Ön ve arkada kullanılan LED farlar, teknolojik bakışları tamamlıyor. İçerde kullanılan siyah renkli kaplamalar nedeniyle çok geniş bir iç mekan hissi yaratılamasa bile, iyi ayarlanmış bir sürüş pozisyonu sizleri bekliyor.

Sürücünün yola ve çevreye hakimiyeti çok iyi. İçeriye doğru bir eğimle uzayan orta konsol nedeniyle kokpitte küçük eşyaları yerleştirmek için çok fazla alan yok ama cep telefonları için vites konsolunun önünde, kablosuz şarjı da destekleyen bir bölme tasarlanmış. 8 inçlik multimedya ekranının yanı sıra 10 inçlik renkli HUD display de sürüş bilgilerini kullanıcıya aktarmaya yardımcı oluyor.

Corolla'nın sürüşü, otomobilin keyif veren özelliklerinden. Oturma pozisyonu, ön görüşü, HUD display, yeni arka süspansiyon ve artırılan rijitlikle birlikte artan yol tutuş, Corolla'nın sürücü otomobili olduğunu kanıtlıyor, sürüş keyfi yeterli düzeyde. Arka görüş ise eğimli tasarımdan dolayı kötü, neyse ki park manevraları için arka görüş kamerası imdada yetişiyor. 2,0 lt versiyonun verdiği kesintisiz performans hissi, sürüş keyfini artırıyor. Ayrıca performanslı kullanımda dahi 6,0 lt/100 km'yi aşmayan tüketim de sürücüye keyif veriyor. Türkiye'ye ithal edilecek olan 1,8 lt'lik versiyonu henüz deneyemedik, bu modeli gelecek yıl Türkiye şartlarında deneyerek izlenimlerimizi aktaracağız.

Yeni Corolla HB'in, Türkiye pazarına 2019'un ilk yarısında gelmesi bekleniyor. 1,8 lt'lik hibrit versiyonun yanı sıra 1,2 lt'lik, manuel vitesli versiyon da üretim programında bulunuyor.

Sedan versiyon ise Adapazarı'ndaki Toyota tesislerinde üretilerek pazara verilecek.

SONUÇ

HIRANT KASAPOĞLU

Yeni Corolla HB, yeni TNGA platformu sayesinde artırılan dinamik özellikleriyle tam bir sürücü otomobili olmuş. Sürüş pozisyonu, yol tutuşu ve sessizliğiyle kullanıcıya sürüş keyfi veriyor. Hibrit versiyonlarda, tüm bu keyfin çok iyi düzeydeki bir yakıt ekonomisiyle birlikte sunulması ise sürüşten alınan keyfi artırıyor.

KIA STONIC

Kaya parçası

Son dönemin parlayan yıldızı SUV'lar. Artık her markanın en az bir SUV modeli var. SUV sınıfı içerisinde ise B SUV'lar oldukça revaçta. Nissan Juke ve Opel Mokka ile başlayan segment, artık Seat Arona, Citroen C3 Aircross, Hyundai Kona, Volkswagen T-Cross gibi modellerle devam ediyor. Türkiye'ye ithal edilen B SUV'lar arasında en yenilerinden biri de, Güney Koreli Kia'nın Stonic modeli oldu.

İsmi küçük kaya parçasını çağrıştıran, küçük ama sert bir otomobil Stonic. Dış tasarımı, bu aracı sportif ve genç gösteriyor. Kaplan burnu bu kez sevimli ve gülen bir ifadeye sahip. Yerden hafifçe yükseltilmiş yapı, tavandaki port bagaj rayları ve bazı versiyonlarda çift renkli gövde ile destekleniyor. Özellikle çamurluk çerçevelerinde, kapı altlarındaki ve tamponlardaki plastik kaplamalar, hafif engebeli araziler ve bozuk yollar için geliştirilmiş. Yükseltilmiş yapı sayesinde arada sırada yoldan çıkıp hafif arazide macera yaşanabilir ama bunu fazla abartmamak lazım, sonuçta Stonic sadece önden çekişli bir model ve 4x4 çekiş alternatifi de yok.

İç mekana geçildiğindeyse, dış tasarımda yakalanan dinamik atmosferin içeride sürdürülemediği görülüyor. İç tasarım sanki yükseltilmiş bir Rio havası veriyor. Bizim test aracımızda iç mekanda siyah kaplamalara yer verilmişti ama turuncu ve açık yeşil şeklinde, daha renkli koltuk döşemeli versiyonlar da bulunuyor. Kokpit plastiğinin ön yüzü gümüşi bir renkle kaplanmış ama bu, iç mekana renk getirmek için yeterli değil. Üstelik kokpitte kullanılan plastik malzemenin sert yapısı, Kia'nın kaya sertliğini buraya uyguladığını gösteriyor, oysa bu bölgede biraz daha yumuşak bir plastik kullanılması, hissedilen kalitenin artmasını sağlayabilirdi.

7 inç çapındaki renkli ve dokunmatik ekran en modern bağlanabilirlik uygulamalarını destekliyor. Ayrıca bu ekrana arka görüş kamerasından gelen görüntüler yansıtılıyor. Bagaj kapağına monte edilen arka görüş kamerasının yağmurlu havalarda bile kolay kolay kirlenmemesi, yüksek çözünürlükle çalışması ve gece park manevraların-

TEKNİK VERİLER

Motor
3 silindir, turbo benzinli

Motor hacmi
998 cc

Güç
120 HP-6000 d/d

Maks. tork
171 Nm/1500-4000 d/d

Güç aktarımı
önden çekiş, 7 ileri otomatik şanzıman

U/G/Y (mm)
4140/1760/1500

0-100 km/s
10,6 sn

Tüketim
5,2 lt/100 km

B SUV segmentindeki yeni rakip Kia Stonic, dış tasarımdaki sağlam görünümüyle dikkat çekiyor. Modern turbo motorun, yeni nesil DSG şanzımanla birlikte kullanılması, sürüş keyfini ve performansı artırıyor. Fotoğraflar: Doruk Seymen

Tasarıma dinamik hatlar hakim. Izgara gülümseyen bir etki bırakıyor.

İç tasarım Rio'yu hatırlatıyor. Geri görüş kamerasının ekrandaki görüntüleri çok net.

Yükleme eşiği biraz yüksek. Ancak kullanım rahatlığı ve genişlikler yeterli.

Göstergeler klasik. Turbo GDI motor gayet başarılı ve ekonomik.

da yeterince aydınlık görüntüler yakalaması beğenimizi kazandı. Küçük ama kullanım kolaylığını artıran bir ayrıntı. Ayrıca hem ön, hem de arka koltuk yolcuları için ayrı USB çıkışları düşünülmüş. Klasik tarzdaki gösterge panelinde ise 3,5 inç büyüklüğünde LCD göstergeler var, bu panelde sade ama gerekli bilgiler sunuluyor.

Stonic Türkiye'ye 2 farklı benzinli motorla geliyor; 1,0 lt 3 silindirli turbo ve 1,4 lt 4 silindirli atmosferik benzinli motorlar sırasıyla 120 HP ve 100 HP güç üretiyor. Test aracımızda, 1,0 lt'lik turbo emişli T-GDI motor vardı. Kia ürün ailesinde yeni kullanılmaya başlanan bu modern motor, canlı karakteriyle beğenimizi kazandı. 7 ileri oranlı DCT otomatik şanzımanla kombine edilen motor, B Segmentindeki bir araç için oldukça iyi performans değerleri sunuyor. 100 km/s hıza 10,6 sn'de hızlanan Stonic, 185 km/s son hıza sahip. Fabrika tarafından açıklanan tüketim verisi 5,2 lt/100 km, biz ise sürüşlerimiz sırasında 6,0 lt ile 6,5 lt/100 km'lik tüketim değerlerine ulaştık. DCT şanzıman, start/stop otomatiği devredeyken, kalkışlarda silkeleme, bekletme veya yokuşlarda geri kaydırma yapabiliyor. Konforlu bir şehir içi kullanım için sistemin, vites kolunun önündeki düğmeye basılarak devre dışı bırakılmasını önerebiliriz.

Dinamik tasarıma SUV'ları hatırlatan bolca koyu renkli giydirme eşlik ediyor.

SONUÇ
HIRANT KASAPOĞLU

Sportif tasarımıyla genç görünen bir küçük SUV. İç mekan şık ve pratik görünse de sert plastik yüzeylerin bolluğu kalite algısını biraz zayıflatıyor. 1.0 lt 120 HP'lik Turbo GDI motor gayet başarılı bir makine.

BMW 116d
116 HP
270 Nm
0-100 10,2 sn
Tüketim
4,9 lt/100 km

Doğru yönü gösteren yıldız

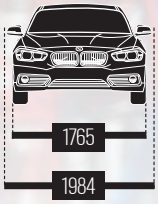
Yeni Mercedes A Serisi, liginin en modern otomobili. Aynı zamanda en pahalısı da... Peki ama en iyisi mi? Bu sorunun cevabını, Audi A3 ve BMW 1 Serisi ile karşılaştırarak aradık.

Audi A3 Sportback 1.6 TDI
116 HP **250** Nm **0-100** 10,7 sn
Tüketim 5,2 lt/100 km

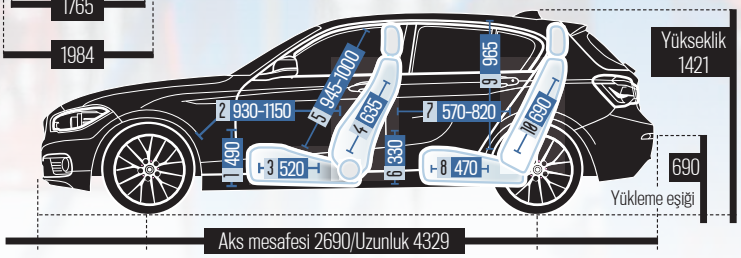
Mercedes A 180 d
116 HP **260** Nm **0-100** 10,0 sn
Tüketim 4,7 lt/100 km

BMW 116d

1 Serisi 116d: Hala arkadan itişli ama bu durum yakında değişecek.



1 Koltuk yük. ön
2 Bacak mesafesi ön
3 Koltuk derinliği ön
4 Sırtlık yüksekliği ön
5 İç yükseklik ön
6 Bacak yüksekliği arka
7 Bacak mesafesi arka
8 Koltuk derinliği arka
9 İç yükseklik arka
10 Sırtlık yüksekliği arka
> Tüm ölçüler mm cinsindendir



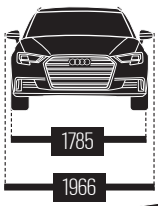
Gün gelir, geçmişe döner, hesaplama yapar ve şaşkınlığa düşersin: "Bu ne böyle, bugünkü hesapla 61 bin marktan fazla ediyor!" Yeni A Serisi'nin 180 d versiyonu Almanya'da 31 bin 400 Euro'dan başlayan fiyatlarla satılıyor. Bu da kompakt sınıf sınırlarını yok eden bir rakam. Tamam, mark (neticede neredeyse 20 yıl geçti) zamanında böyle bir otomobil de, otomatik acil durum freni de, sesle kontrol edilen yapay zeka da, eşzamanlı trafik bilgileriyle çalışan navigasyon sistemleri de yoktu ama o zamanlarda 61 bin Alman markına daha üst sınıf bir otomobil de almak mümkündü . Öte yandan bu yüksek bedele, A 180 d'nin sunduğu bolca ileri teknoloji de dahil.

1 Serisi'nde sürüş keyfi mi? Suni hissettiren direksiyon bunu engelliyor.

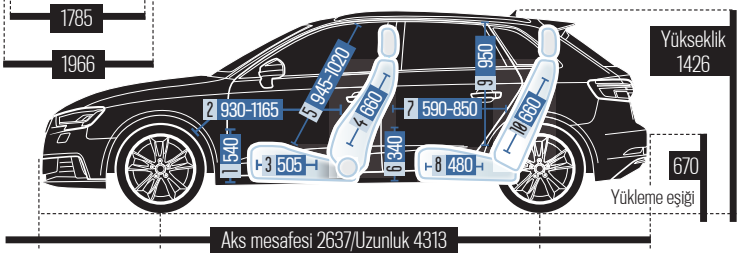
Peki ama Mercedes bu otomobille rakiplerine hatırı sayılır bir fark atmayı da başardı mı? Bunu karşılaştırmamız gösterecek.

Yeni A Serisi sadece 5 kapılı olarak üretiliyor ve programdaki en küçük motor 116 HP güce sahip. Durum böyle olunca rakipleri de belirlenmiş oluyor... İlki 116 HP'lik 1.6 TDI motora sahip Audi A3 Sportback, ikincisi ise aynı gücü sunan 3 silindirli 1.5 lt'lik bir motorla donatılan BMW 116d. Kağıt üzerindeki eşdeğer verilere rağmen bu üçlünün detaylarında hatırı sa-

Audi A3 Sportback 1.6 TDI



1 Koltuk yük. ön
2 Bacak mesafesi ön
3 Koltuk derinliği ön
4 Sırtlık yüksekliği ön
5 İç yükseklik ön
6 Bacak yüksekliği arka
7 Bacak mesafesi arka
8 Koltuk derinliği arka
9 İç yükseklik arka
10 Sırtlık yüksekliği arka
> Tüm ölçüler mm cinsindendir



Kompakt Audi: 5 kapılı versiyonun adı Sportback.

BMW 116d

Üstte: 3 silindirli turbo dizelin gücü rakiplerindeki gibi 116 HP. 270 Nm'lik torku dikkat çekici. Bagaj hacmi 1200 lt'ye kadar artırılabiliyor. En solda: Göstergeler okunaklı, iDrive konsepti artık iyice olgunlaştı.

yılır farklılıklar var. Örneğin Audi, 5,2 lt/100 km ile rakiplerinden biraz daha fazla (diğer ikili 5 lt'nin altında kalıyor) yakıt tüketiyor. Buradaki en güçlü motor ise BMW'ye ait: Bir silindiri eksik olmasına rağmen 270 Nm'lik tork sunuyor. Audi'de ise bu rakam 20 Nm daha düşük.

Diğer taraftan BMW, tork avantajını daha yüksek bir performansa dönüştüremiyor: Sürüşü biraz ağır hissettiriyor, motor devirlenirken

A3 sportif mi? Süspansiyona bakılırsa evet. Ancak motorun gücü buna pek de ayak uyduramıyor.

AUDI A3 SPORTBACK 1.6 TDI

Karşılaştırmanın en büyük bagaj hacmi (üstte) 1220 lt'ye kadar genişleyebiliyor. En solda: Audi'nin sanal kokpitinden navigasyon da takip edilebiliyor. Ek bir merkezi ekrana da sahip. Rahat karakterli TDI'ın tüketimi yüksek.

KISA KISA

L200'e iddialı burun

Mitsubishi, makyajlı L200'ü tanıttı. Bazı pazarlarda Triton adıyla da satılan pikap, artık daha köşeli bir buruna ve ince yapılı farlara sahip. Makyajla birlikte aracın 4x4 sistemi de iyileştirilmiş. Makyajlı L200'ün satışlarına kasım ayı içinde Tayland'da başlandı. Aracın Avrupa pazarlarında ise 2019 yazından itibaren boy göstermesi bekleniyor.

Faraday'de ağır kriz

Tesla rakibi adaylığından iflas adaylığına: Sürekli ağırlaşan finans krizi nedeniyle Amerikalı Faraday Future'ın (FF) yönetim kurulu üyesi ve kurucusu olan Nick Sampson çekilmek zorunda kaldı. İddialara göre Sampson, çalışanlarına "FF artık batık bir firma" diye bağırmış. Ürün geliştirmeden sorumlu yönetim kurulu üyesi Peter Savagian da firmadan çekildi. Bunun sebebininse Çinli ana yatırımcının söz verdiği parayı şirkete getirmemesi olduğu söyleniyor. FF 2019 yılında piyasaya çıkacağını iddia ettiği ilk modeli FF91'i (fotoğrafta) 2017 CES fuarında tanıtmıştı.

EURO 6D-Temp'i karşılayan Golf TDI

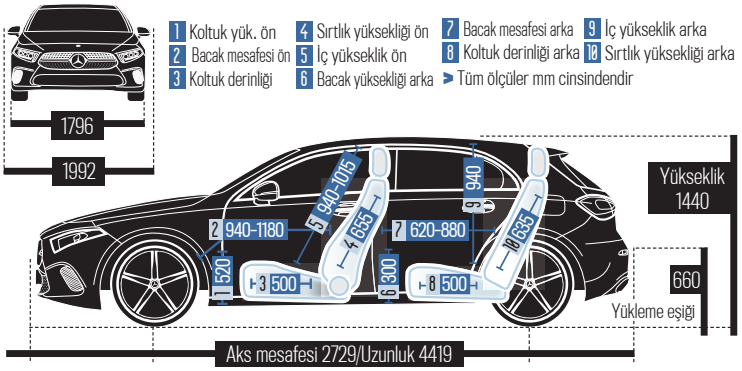
VW kısa bir süre önce 1.6 TDI motorlu (115 HP) bir Golf'ün yeni emisyon normu olan Euro 6d-Temp homologasyonunu aldı. Golf'ün artık trafikte de temiz olabilmesi için mühendisler motora AdBlue eklemesi yapmışlar. Polo 1.6 TDI (80 HP ve 95 HP) ise, SCR katalizatörü kullanılmasına rağmen, sadece Euro 6c emisyon normunu karşılayabiliyor.

Mercedes A 180 d

Yeni A Serisi: Sadece 5 kapılı olarak üretiliyor. 180 d'nin Almanya baz fiyatı 31.400 Euro.

MERCEDES A 180 d

Tam dijital kokpit (opsiyonel) harika navigasyonuyla dikkat çekiyor. Maksimum bagaj hacmi 1210 lt. Altta solda: Renault'dan alınan motorun gücü 116 HP ve 1,5 lt hacimden 260 Nm maksimum tork üretiyor.



fazla sessiz çalışıyor. Ayrıca ara hızlanmalarda Mercedes ve Audi'nin gerisinde kalıyor.

Aynı şey frenler için de geçerli: Daha sportif olan ana ayarlarına rağmen 1 Serisi, A3 ve A Serisi'ne karşı değerli puanlar kaybediyor. Burada özellikle Mercedes daha iyi: 100 km/s hızda BMW'den 2 m önce duruyor. Bunun dışında üç otomobilin boyutlarında da farklılıklar var.

Hadi, şimdi de sübjektif kriterlere dönelim. İşte farklılıklar burada daha belirgin. Audi'nin motoruna söylenecek bir şey yok. Direksiyon ise Comfort modunda aşırı servo desteği hissettiriyor ve oldukça yumuşak çalışıyor. Ancak bunu "tamir etmek" mümkün: Mönüler arasında direksiyonu kullanmak için daha fazla güç gerektiren bir mod bulmak mümkün ve bu haliyle direksiyon araca daha fazla yakışıyor. Süspansiyon zemin bozuklukları üzerinden geçerken biraz fazla sert kalıyor ama bu durum başarılı koltuklarla dengeleniyor. Göstergelerin okunaklı olması, rahat ön genişlikler ve ferah arka iç mekan da başarılı özellikler arasında.

BMW ise yolcularını sardalya konservesi gibi sıkıştırıyor. Bunun dışında motor, 1500 d/d'nin altında biraz sarsıntılı çalışıyor. Normalde çok iyi çalışan 8 ileri oranlı otomatik şanzıman ise tam bu devirlerde, motorun devir seviyesiyle sık sık oynuyor. Bunun dışında 116d'nin 3 silindirli motoru rölantide belirgin şekilde titriyor. Bir öneri: Kırmızı ışıkta beklerken vites kolunu P'ye geçirdiğinizde sarsıntılar yok olacaktır. İç mekandaki darlık dışında BMW, zamanın gerisinde kalan koltuklarıyla da puan kaybediyor: Dolguları özensiz, boyutları küçük, zeminleri fazla yumuşak, minder ve yan destekleri zayıf. Bu sınıfta daha kaliteli koltuklar beklerdik. Süspansiyon ise hoş bir yumuşaklıkla çalışsa da bunu her zaman sürdüremiyor: Kaba zemin dalgalarında burun fazla dalıyor ve yarıklarda

Mercedes'in kullandığı AdBlue sistemi, 1,5 lt'lik dizeli Euro 6d-TEMP normuna uygun hale getiriyor.

brother
at your side

Kartuş Derdine Son

Kaliteden ödün vermeden düşük maliyetli baskı.

YAZICI FOTOKOPİ TARAYICI FAKS KABLOSUZ AĞ BAĞLANTISI

MFC-T910DW

Yüksek Baskı Hızı

Yüksek baskı hızıyla, iş yerinizdeki verimliliği arttırır.

Etkin Kağıt Kullanımı

Farklı kağıt boyutları için ayarlanabilen kağıt çekmecesi ile çeşitli yazdırma işlemlerini gerçekleştirebilir, ADF ile tarama, kopyalama ve faks işlemlerini kolaylaştırır.

Verimli Kullanım

USB yuvası sayesinde PC'ye bağlanmak zorunda kalmadan yazdırabilir veya tarama yapabilirsiniz.

Bağlantı Seçenekleri

Esnek bağlantı seçenekleriyle, tüm çalışma ortamlarına uymak üzere tasarlanmıştır.

13000 sayfaya kadar

siyah baskı kapasitesi ile düşük sayfa başı maliyeti

*Yaklaşık verim Brother'ın ISO/IEC 24712 test standartlarına uygun orijinal metodu esasınca hesaplanmıştır. Yalnızca siyah mürekkep için belirtilmiştir. Renkli baskı kapasitesi 5000 sayfadır.

Japon Harikası

100 yıldan uzun bir süredir

www.brother.com.tr | /brotherturkey

vuruntu yapıyor. Direksiyon da şaşırtıcı derecede kaba: Geri dönüş gücü zayıf ve düz konumda iz takibi hassas değil. Buna bir de, ağırlık transferlerinde aracın arka kısmının bağımsız olarak şerit değiştirmek istemesi de ekleniyor. Bu gibi durumlar ise sadece kaba ve güçlü tepkilerle çalışan ESP tarafından kontrol edilebiliyor. Kısaca: Bu BMW yüksek bir sürüş keyfi veremiyor.

Bu konuda A Serisi daha iyi. Lastiklerin yüksek tutunma gücüyle virajları çok iyi alıyor, ön aks her zaman stabil kalıyor, neredeyse köşeli bir şekilde yön değiştiriyor. Direksiyon ise çok iyi geri bildirimler yapıyor. Ön koltukların üst vücut destekleri de gayet iyi. İşte tüm bunlar sürüş keyfi anlamına geliyor. Ne yazık ki dizel motor, tam gazda ağırkanlı kalıyor, isteksizce devirleniyor ve devirlenirken pek de etkileyici sesler çıkarmıyor. Diğer taraftan bu karakter, konforlu süspansiyonla gayet uyumlu. Zemin ne kadar bozuk olursa olsun bu Mercedes, neredeyse her zaman yüksek bir konfor sunmayı başarıyor. Ön akstan gelen vuruntu seslerini ise sadece "akustik bir zayıflık" olarak değerlendirmek mümkün. Diğer taraftan derin çukurlara düştüğünde gelen güçlü vuruntu sesleri, hassas sürücülerin bir sorun olduğunu düşünüp araçlarını servise götürmelerine bile neden

Teknik veriler

	AUDI	BMW	MERCEDES
Motor (tip/silindir sayısı)	sıralı 4/turbo	sıralı 3/turbo	sıralı 4/turbo
Motor hacmi (cc)	1598	1496	1461
Maksimum güç (HP-d/d)	116-3250	116-4000	116-4000
Maksimum tork (Nm-d/d)	250-1500	270-1750	260-1750
Maksimum hız (km/s)	202	200	202
Şanzıman	7 ileri, çift debriyaj	8 ileri, otom.	7 ileri, çift debriyaj
Güç aktarımı	önden çekiş	arkadan itiş	önden çekiş
Ön/arka frenler	disk/disk	disk/disk	disk/disk
Test aracı lastikleri	225/45 R 17 Y	205/50 R 17 Y	225/45 R 18 W
Tüketim (lt/100 km)	4,2/3,9/4,0	5,0/4,1/4,4	4,7/3,9/4,2
Yakıt deposu (lt)	50	52	43
Römork kapasitesi (frenli) (kg)	1500	1500	1400
Bagaj hacmi (lt)	380-1220	360-1200	370-1210
Boyutlar (u/g/y) (mm)	4313/1966/1426	4329/1984/1421	4419/1992/1440

Test verileri

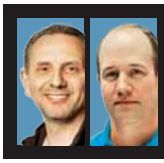
Hızlanma 0-50 km/s (sn)	3,9	3,1	3,1
0-100 km/s (sn)	10,7	10,2	10
0-130/160 km/s (sn)	17,8/30,9	17,8/31,6	16,9/28,2
Esneklik 60-100 km/s (sn)	5,8	6,1	5,8
80-120 km/s (sn)	7,6	8,1	7,7
Boş ağırlık/yükleme kapasitesi (kg)	1363/482	1429/531	1472/463
Ön/arka ağırlık dağılımı (%)	62/38	51/49	61/39
Sağa/sola dönüş çapı (m)	10,9/10,9	10,8/10,8	10,9/11,1
Fren mesafesi 100 km/s'de soğuk (m)	34,4	35,5	34,6
100 km/s'de sıcak (m)	34,6	36,3	34,4
İç gürültü 50 km/s'de (dB(A))	59	59	59
100 km/s'de (dB(A))	65	66	64
130 km/s'de (dB(A))	69	70	69
Test tüketimi (lt/100 km)	5,2	4,9	4,7
Menzil (km)	960	1060	910
Sportif tüketim (lt/100 km)	**6,8**	**5,6**	**6,0**
Test tüketimi (lt/100 km)	**5,2**	**4,9**	**4,7**
Fabrika verisine göre sapma	(4,0) +%30	(4,4) +%11	(4,2) +%12
Tasarruflu tüketim (lt/100 km)	**4,3**	**4,5**	**3,9**

54 km otoyol, 20 km'si tam gaz · 155 km'lik norm parkur ortalaması · 101 km şehir ve şehir dışı, yavaş gaz

olabilir. Bunun nedeniyse aracın alçak yapısı nedeniyle burnun bu tür düşüşlerde yere fazla yaklaşıyor olması. Bu durum, özellikle dik otopark rampası girişlerinde aracın burnunun yere sürtmesine neden oluyor. Sürücü karmaşık kumanda konseptiyle (kapsamlı sesli kontrol sistemi hariç) uğraşmanın dışında, kokpitteki yansıma ve parlamalarla da barışmak zorunda. Diz hizasında olan klima kontrol düğmelerindeki logolar bile gün ışığı aldıklarında neredeyse görünmez oluyorlar.

Benzer bir eleştiriyi fiyat listesi için de getirebiliriz. Aktif şerit takibi veya Multi-LED farlar gibi önemli yardımcı asistan sistemler için kesinin ağzını iyice açmanız gerekiyor. Sadece ekstra bedel karşılığında alınabilen güvenlik mi? Bu olmadı işte! Güvenlik herkes içindir!

Ayrıca: Fiyat listesinde yaptığımız teorik gezintide, listeden lüks ve dekorasyon ekstralarını da araca eklediğimizde rakam 60 bin Euro'yu buluverdi. Bu da 117 bin marktan fazla demek... Neyse, en azından karşılaştırmayı kazandığı için bunu biraz olsun göz ardı edebiliriz.



SONUÇ
JAN HORN VE BEREND SANDERS

Egzoz temizleme sistemi, zengin multimedya donanımları ve bolca asistan sistem, Mercedes'in başarılı bir karne elde etmesini ve bu karşılaştırmayı kazanmasını sağlıyor. Ancak her yönüyle en iyi otomobil değil. Örneğin Audi A3, daha iyi ve daha yetenekli bir günlük yaşam arkadaşı.

ÇEVRE İNDEKSİ
Değerlendirme kriterleri

EGZOZ TEMİZLEME
Not 1: Euro 6d, Elektrikli otomobiller **Not 2:** Euro 6d temp **Not 3:** SCR + LNT(1), motora yakın SCR, BPF(2) **Not 4:** SCR, Gazlı motor **Not 5:** Diğerleri

TEST TÜKETİMİ/CO2
Not 1: 100 g/km'ye kadar CO_2 **Not 2:** 130 g/km'ye kadar **Not 3:** 150 g/km'a kadar **Not 4:** 170 g/km'a kadar **Not 5:** Diğerleri

TRAFİK YÜKÜ (Uzunluk x Genişlik x Ağırlık)
Not 1: 6'ya kadar **Not 2:** 12'ye kadar **Not 3:** 15'e kadar **Not 4:** 18'e kadar **Not 5:** Diğerleri

KLİMA TEKNOLOJİSİ
Not 1: CO_2 (standart) **Not 2:** CO_2 (opsiyonel) **Not 3:** R1234yf (güvenlik teknolojili)/Elektrikli otomobil **Not 4:** R1234yf (atmosferik benzinli ya da turbo dizellerde) **Not 5:** Diğerleri

(1) LNT: NO_x-depolama katalizörü (2) BPF: Benzin partikül filtresi

DEĞERLENDİRME

Karoser

	Maks. puan	MERCEDES	AUDI	BMW
İç mekan genişliği (ön)	20	16	16	14
İç mekan genişliği (arka)	20	14	12	10
Ferahlık hissi	10	6	7	5
Bagaj hacmi	20	11	11	9
Değişkenlik	10	5	6	5
Yükleme kapasitesi	10	6	6	7
Römork kapasitesi	5	3	4	4
Görüş özellikleri	15	10	11	9
Kalite hissi	20	18	19	18
Fonksiyonellik	10	7	9	9
Güvenlik donanımları	10	9	6	5
Ara toplam	150	105	107	95

Motor

Hızlanma	15	10	9	10
Esneklik	20	11	11	10
Maksimum hız	5	3	3	3
Çalışma karakteri	15	12	12	11
Devirlenme/tepki hızı	10	5	5	5
Şanzıman	20	17	16	19
Test tüketimi	30	26	25	26
Menzil	10	6	6	7
Ara toplam	125	90	87	91

Sürüş dinamikleri

Sürüş güvenliği	20	18	18	17
Düz gidiş	5	5	5	4
Ataklık	20	17	17	16
Direksiyon	20	17	17	16
Güç aktarımı	5	4	4	4
Dönüş çapı	10	6	6	6
Frenler	20	19	19	16
Ara toplam	100	86	86	79

Connected Car

Telefon	5	5	5	5
Navigasyon	10	10	10	10
Online fonksiyonlar/uygulamalar	10	10	9	7
Ses	5	5	5	5
Asistan sistemler	20	18	16	11
Ara toplam	50	48	45	38

Konfor

	Maks. puan	MERCEDES	AUDI	BMW
Binişler	5	3	4	3
Oturma pozisyonu	10	9	8	9
Ön koltuklar	15	14	14	11
Arka koltuklar	10	6	7	6
Kullanışlılık	10	7	8	9
Süspansiyon	30	25	23	26
İç gürültü	10	8	7	7
Gürültü hissi	10	7	7	7
Konfor donanımları	15	10	6	8
Klima	10	5	3	5
Ara toplam	125	94	87	91

Çevre

Dış boyutlar	15	8	9	9
Boş ağırlık	15	10	11	10
CO_2 emisyonları	20	16	15	16
Verim klasmanı	5	5	5	5
Dış gürültü	5	2	4	5
Çevreci teknolojiler	40	20	6	16
Ara toplam	100	61	50	61
GENEL TOPLAM	650	484	462	455
Sıralama		1.	2.	3.

ÇEVRE İNDEKSİ

Notlar en kötü 5 olmak üzere 1-5 arası **

	TOPLAMDAKİ AĞIRLIK	AUDI	BMW	MERCEDES
Egzoz temizleme	40 %	5	3	2
Test tüketimi/CO_2 emisyonu	30 %	3	3	2
Trafik yükü	20 %	2	2	2
Klima teknolojisi	10 %	4	4	3
Genel ortalama		**3,7**	**2,9**	**2,1**
Sıralama		3.	2.	1.

Bravo Mercedes! A Serisi; Euro-6d-TEMP emisyon normu, düşük tüketimi ve güvenlik teknolojili klima sistemiyle Çevre İndeksi'nde rekortmen bir sonuca imza atıyor. Ondan daha iyi bir içten yanmalı yok.

Sıralama

Maksimum puan 650

1.	2.	3.
Mercedes A 180 d	Audi A3 Sportback 1.6 TDI	BMW 116d
484	**462**	**455**
Güvenli, kaliteli ve iyi de gidiyor. Ne yazık ki fiyatı çok yüksek.	Gereksiz sertliği dışında başarılı. Eski A3 hala iyi bir alternatif.	Vasat motor, sportiflikten uzak iç mekanıyla ancak üçüncü olabildi.

Elektrikle 613 kilometre!

Hyundai Kona E

Hyundai, Kona'nın menzilini 470 km olarak açıklarken bizler ne yaptık? Sürmeye devam ettik! Tek bir tam şarjla tam 10 saat yolculuk!

Özel testler özel personel gerektirir. Elektrikli Hyundai Kona ile yaptığımız bu tüketim testinde lisansör dergimiz Auto Bild, gaz pedalına çok hassas basabilen birini görevlendirdi: 1992'den beri test departmanında görev yapan Jan Tietjen'i...

Bu kez Jan'ın görevi, elektrikli Kona ile maksimum mesafe katetmekti ve yine bir inanılmazı başardı. Tek bir şarjla 10 saat boyunca araç kullanmak ve 613 km yol yapmak! Bu rakam, üreticinin açıkladığı menzil verisinden çok daha fazla. Açıklamalara göre elektrikli Kona, 64 kWh'lık lityum-polimer aküsüyle 470 km menzil sunabiliyor.

Diğer taraftan yetenekli meslektaşımız ideal şartlarda çalıştı: Sıcaklık 23 dereceydi, güneş parıldıyordu ve yollar boştu. Durum böyle olunca yarışmak yerine makul hızlarda gezinmek de sorun olmuyordu.

Profilden modern tasarım ekolünün bir üyesi. Elektrikli olduğunu bu açıdan fark etmek imkansız.

Kokpit ve orta konsol gayet anlaşılır. Şanzıman bastırmalı düğmelerle kontrol ediliyor. Menzil orta ekrandan takip ediliyor.

FOTOS: R. RITZKE (6)

Hyundai teste yüzde 100 şarj ile başladı, Eco modda kullanıldı, klima açılmadı, otoyolda maksimum enerji geri kazanımı yapıldı ve 100 km/s hiç aşılmadı.

Hesaplama 10 saatin sonunda yapıldı: Hızlı şarj ünitesinde yapılan şarj işlemi sabah elektriği ücretlendirmesiyle 25,70 Euro'ya maloldu. Bu da 100 km başına 4,19 Euro'luk maliyet ve 11,33 kW'lık tüketim anlamına geliyordu. Buna ek olarak elektrikli Kona'yı, 20 km'lik tam gaz etabını da içeren "standart" test tüketimi parkuruna çıkardık. Burada Kona E, 100 km'de maliyeti 6,96 Euro olan 18,8 kWh elektrik harcadı. Ancak standart parkurdaki menzil, meslektaşımızın tasarruflu tüketim testinin çok gerisindeydi: 340 km. Karşılaştırma yapmak gerekirse: 177 HP'lik benzinli motora sahip Kona ile 100 km'nin yakıt maliyeti 12,19 Euro. Ayrıca bu modelin de menzili "sadece" 560 km. Yani: Bu elektrikli otomobil günlük kullanım için uygun.

Kona E'nin 2+3 oturma düzenli ve şık görünümlü bir SUV olması da günlük kullanıma uygunluğu destekleyen bir unsur. Ön sırada gayet iyi koltuklarda rahat bir şekilde oturuyor ve kısa ön kaputun sağladığı görüş rahatlığının keyfini çıkarıyorsunuz. Arka sıra biraz daha kısıtlı: Burada oturanların bacaklarını iyice katlamaları gerekiyor. Ayrıca görüşleri de oldukça kısıtlı. Yani uzun yolculuklar için tam olarak uygun olduğu söylenemez. Bu nedenle ikinci sıra, kısıtlı bagaj hacmini (352 lt) genişletmek için daha uygun. Bagaj hacminin kısıtlı olmasındaki asıl nedense yüksek performanslı akülerin burada zeminde gizlenmiş olması. Diğer taraftan standart Kona da bu konuda pek bonkör değil: 361 lt.

Peki ya menzil? Bu soru yavaş yavaş önemini yitiriyor.

Elektrikli otomobil için bagaj hacminden 29 lt feragat etmek mantıklı mı? Bizce mümkün! Özellikle de elektrikli versiyonun sürüş özelliklerinin daha iyi olduğu düşünülünce. Büyük akü sayesinde iyice alçalan ağırlık merkezi hissedilir derecede daha stabil ve sakin sürüş özellikleri sağlıyor. Direksiyon tepkileri de sinirli bir karaktere sahip benzinli versiyondakinden daha başarılı.

Kona E'nin kumanda konsepti örnek alınacak bir başarı sergiliyor. Örneğin rahatça ulaşılabilen 4 adet

Arka sıra oldukça dar: Diz ve baş mesafeleri kısıtlı ve bacaklarınızı kırarak oturmanız gerekiyor. Öndeki şarj yuvasına ulaşım kolay.

düğmeden (P-R-D-N) oluşan şanzıman kontrollerini ilk anda kavrıyorsunuz. Hemen ardında yer alan elektrikli park freni de mantıklı bir seçim: Böyle ileri teknoloji ürünü bir otomobilde kim klasik el freni kolu ister ki? Müzik ve navigasyon sistemlerinin takip edildiği 8 inçlik ekran, orta konsolun üzerinde rahat okunabilen bir konuma yerleştirilmiş. Hyundai, navigasyon sistemi için araç ömrü boyunca ücretsiz harita güncelleme garantisi sunuyor. Otomatik klima ile direksiyon ve koltuk ısıtma sistemleriyse konfor seviyesini artıran özellikler. Style ve Premium paketlerinde bunlara bir ısı pompası da dahil.

İç mekanda kullanılan malzemeler ve donanım seviyesi baz modelden (Almanya fiyatı 39 bin Euro) itibaren gayet tatminkar. Baz versiyon Trend'de iyi seçilmiş asistan sistemleri görev yapıyor: Mesafe takip fonksiyonlu hız sabitleyici, şerit takip asistanı, fren asistanı, konsantrasyon kontrolü ve geri görüş kamerası. Trend paketini rahatça tavsiye edebiliriz. Ancak LED farlar, sıkışık trafik asistanı, ayna ölü nokta uyarısı, trafik işareti algılama sistemi ve fazladan birkaç donanım daha istiyorsanız, 6 bin 600 Euro farkla eksiksiz bir mönü sunan Premium paketini tercih edebilirsiniz.

Hangi donanıma sahip olursa olsun bu elektrikli otomobil, rahat ve basit bir kullanım sunuyor. Üç sürüş modu arasında seçim yapılabiliyor: Eco, Comfort, Sport ve Eco mod kesinlikle yeterli. Çünkü elektromotorların ilk devirden itibaren sundukları yüksek tork burada da oldukça etkileyici. Sport mod ise oldukça keyifli. Direksiyonun ardındaki kollarsa elektrikli otomobil meraklılarının hoşuna gidecektir. Ancak bunlarla vitesleri değil, aracın enerji geri kazanım miktarını ayarlayabiliyorsunuz. Frenler geçmişte kaldı! BMW i3 kadar kesin olmasa da, biraz alıştırmayla Kona E'yi de neredeyse sadece tek bir pedalla kontrol (One Pedal Driving) edebilirsiniz. Gaz, pardon elektrik verirken elektromotor hafif bir uğultuyla varlığını belli ediyor ama istenen hıza ulaşıldığı anda tamamen sessizliğe gömülüyor. Yani sürüş sırasında sadece yol ve rüzgar gürültülerini duyuyorsunuz. Hoş bir his! Araçta bir de 39 kWh'lık akü seçeneği (34.600 Euro) bulunuyor. Ancak bu modelde kısa menzil tartışmaları yeniden gündeme gelecektir.

Bu aracı yakında daha sık göreceğiz. Eğer üzerinde "Electric" yazısı varsa, onlara akaryakıt istasyonlarında rastlamak zor olacak.

SONUÇ
MANFRED KLANGWALD VE JAN TIETJEN

Elektrikli otomobillerin prototipler ya da uzay araçları gibi göründüğü zamanlar sona erdi. Ayrıca kısa menzil önyargıları da yavaş yavaş bitiyor. Hyundai Kona E'nin tarzındaki elektrikli otomobiller, ulaşılır ve günlük kullanıma uygun hale geliyor.

Teknik veriler

	HYUNDAI KONA E
Motor (tip/silindir sayısı)	senkron elektromotor
kW/HP	150/204
Maksimum tork (Nm)	395
Akü tipi	lityum-polimer
Akü kapasitesi (kWh)	64
Şanzıman	tek vites
Güç aktarımı	önden çekiş
Maksimum hız (km/s)	167
Boyutlar (u/g/y) (mm)	4180/1800/1570
Aks mesafesi (mm)	2600
Ön/arka frenler	disk/disk
Test aracı lastikleri	215/55 R 17 V
CO_2 (gr/km)	108
Tüketim (üretici/WLTP)	14,3 kWh
Menzil (üretici/WLTP)	482 km
Şarj süresi (100 kW, hızlı şarj)	54 dk
Şarj süresi (standart şebeke)	17 saat
Römork kapasitesi (frenli) (kg)	yok
Bagaj hacmi (lt)	332-1114

Test verileri

Hızlanma 0-50 km/s (sn)	3,0
0-100 (sn)	7,1
0-130/160 (sn)	11,1
Esneklik 60-100 km/s (sn)	3,5
80-120 km/s (sn)	4,4
Boş ağırlık/yükleme kapasitesi (kg)	1702/468
Ön/arka ağırlık dağılımı (%)	54/46
Sağa/sola dönüş çapı (m)	11,3/11,1
Fren mesafesi 100 km/s'de soğuk (m)	41,2
100 km/s'de sıcak (m)	41,9
İç gürültü 50 km/s'de (dB(A))	58
100 km/s'de (dB(A))	66
130 km/s'de (dB(A))	70
Test tüketimi	11,8 kWh
CO_2 (gr/km)	91,9
Menzil (km)	340

Sportif tüketim	23,6 kWh
Test tüketimi	11,8 kWh
Fabrika verisine göre sapma	(14,3 kWh) % +31
Tasarruflu tüketim (lt/100 km)	12,2 kWh

54 km otoyol, 20 km'si tam gaz · 155 km'lik norm parkur ortalaması · 101 km şehir ve şehir dışı, yavaş gaz

DEĞERLENDİRME

Hyundai Kona Elektro 150 kW

Karoser
Yan ve arka görüş, şık bir tasarım uğruna kötüleşmiş; arka sıra dar ve pek rahat değil

★★★☆☆

Motor
Bu Koreli bağımlılık yapabilir; itiş gücü yüksek; vites değişim molaları yok; motor sesi düşük

★★★★★

Sürüş dinamikleri
Alçak ağırlık merkezi = daha iyi yol tutuş/daha az salınım; direksiyon direkt; yüksek hızlarda biraz sinirli

★★★½☆

Connected Car
Neredeyse her şey var; sesli kontrol sadece kablo (CarPlay, Android Auto) ile mümkün

★★★★☆

Çevre
Akü için gereken hammadde üretimi göz ardı edilirse bu Koreli kesinlikle çevreci

★★★★½

Konfor
Rüzgar ve lastik sesleri daha iyi izole edilebilirmiş; süspansiyon görevini başarıyla yerine getiriyor

★★★★☆

AUTO BILD Test notu 2

KUMHO TIRE

The winner of winter.

WinterCraft

Çok büyük

CITROEN BERLINGO PURE TECH 130

Pazarın yıldızı SUV'ların gölgesinde Citroen, gerçekten iyi bir aile otomobili yarattı. Yeni Berlingo'yu test etme fırsatı bulduk.

Başarılı: Kokpit okunaklı, dokunmatik ekran büyük. Head-up gösterge opsiyonel, plastik kalitesi zayıf.

Köşelerin faydası: Dik arka kapak sayesinde 4,40 m uzunlukta 775-3000 lt arası hacim sunabiliyor.

Zaman değişiyor. Sadece birkaç yıl önce hiçbir otomobil benim için yeterince hızlı, gürültülü ya da konforsuz değildi. Birkaç hafta önceyse ailemiz genişledi. Belki sadece küçük bir Labrador yavrusu olabilir ama yine de durum böyle. Bu sevimli köpek (birkaç kez test ettim) Porsche'leri kesinlikle sevmiyor. Ancak Citroen Berlingo'dan kesinlikte etkilendi: Yüksekte oturmak, yumuşak süspansiyonun tadını çıkarmak, rahat binip inmek... Daha ne olsun!

Günümüzün en güçlü modası SUV'lar. Ancak hafif ticari olarak adlandırılan bazı küçük vanlar, satış istatistiklerinde üst sıralara tırmanıyor. Citroen ise yeni modelinde iki sınıfı da görsel olarak kombine etmeyi hedeflemiş. Ticarilerin sıkıcılığından kurtulan bu taze ve modern tasarım, şıklığı da satın alma kriterlerinden biri haline getirmiş durumda. Çok şık!

Binişler de SUV'ları hatırlatıyor. Koltuk yükseklikleri ve çok yüksek tavan, biniş ve inişleri rahat ettire-

Maceracı görünüm: Burun kısmı SUV kardeşi C3 Aircross'u hatırlatıyor. Sıkıcı tasarımlar geçmişte kaldı.

Kokpit tasarımı da karoserle uyumlu çizgilere sahip.

Uzunluğu kompakt, iç mekan genişlikleri orta sınıf seviyesinde.

3 m3'ü bulan bagajıyla tüm beklentileri rahatça karşılayabilir.

Bağımsız yatırılabilen 3 arka koltuk günlük kullanımda özgürlük sağlıyor.

Görsel aldatma yok: Bagaj bölmesi gerçekten devasa ve yükleme yapmak da çok rahat.

Pratik: Tavanın altındaki göz, savrulma riski olan eşyaları yerleştirmek için mükemmel.

Teknik veriler

	CITROEN
Motor (tip/silindir sayısı)	sıralı/3/turbo
Motor hacmi (cc)	1199
Maksimum güç (HP-d/d)	110-5500
Maksimum tork (Nm-d/d)	205-1750
Şanzıman	6 ileri, manuel
Güç aktarımı	önden çekiş
Ön/arka frenler	disk/disk
Test aracı lastikleri	205/60 R16 H
CO_2 (gr/km)	125
Tüketim (lt/100 km)	6,3/5,0/5,5
Yakıt deposu (lt)	60
Römork kapasitesi (frenli) (kg)	1150
Bagaj hacmi (lt)	775-3000
Boyutlar (u/g/y) (mm)	4403/2107/1844

Test verileri

Hızlanma 0-50 km/s (sn)	4,2
0-100 (sn)	12,5
0-130/160 (sn)	21,6/42,2
Esneklik 60-100 km/s (sn)	8,6/11,6 (4./5. Viteste)
80-120 km/s (sn)	13,2/18,4 (5./6. Viteste)
Boş ağırlık/yükleme kapasitesi (kg)	1478/562
Ön/arka ağırlık dağılımı (%)	56/44
Sağa/sola dönüş çapı (m)	11,1/11,3
Fren mesafesi 100 km/s'de soğuk (m)	36,9
100 km/s'de sıcak (m)	35,7
İç gürültü 50 km/s'de (dB(A))	60
100 km/s'de (dB(A))	66
130 km/s'de (dB(A))	70
Test tüketimi (lt/100 km)	7,6
Menzil (km)	780

Sportif tüketim	9,7
Test tüketimi	7,6
Fabrika verisine göre sapma	(5,5) % +38
Tasarruflu tüketim (lt/100 km)	6,6

54 km otoyol, 20 km'si tam gaz · 155 km'lik norm parkur ortalaması · 101 km şehir ve şehir dışı, yavaş gaz

DEĞERLENDİRME

Berlingo PureTech 110

Karoser
Geniş ve çok değişken iç mekan; önde ve arkada başarılı oturma pozisyonları; kaba işçilik kalitesi

★★★★☆

Motor
Sempatik seslerle çalışan canlı bir 3 silindirli motor; makul performans; Euro 6d-TEMP

★★★½☆

Sürüş dinamikleri
Ataklık onun güçlü yönlerinden biri değil; sürüş özellikleri güvenli; frenleri başarılı

★★★½☆

Connected Car
Zamanı yakalamış; akıllı telefonlar monitörden takip edilebiliyor; ancak çok daha fazlası da yok

★★★☆☆

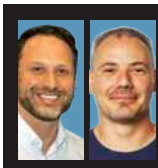
Çevre
Yeni emisyon normunu karşılayan 3 silindirli küçük motor; tüketim gayet iyi ama fabrika verisinden % 38 fazla

★★★½☆

Konfor
Berlingo'nun en güçlü yönü; ayarlar yumuşak; izolasyon iyi; dinamizm zayıf; koltuklar daha iyi olabilirmiş

★★★★½

AUTO BILD Test notu 2-



SONUÇ
STEFAN VOSWINKEL MIRKO MENKE

Günlük kullanımda dinamizme önem vermiyorsanız, Berlingo mükemmel bir yol arkadaşı olabilir. Çok şey sunan, pratik ve gayet şık da görünen bir araç. SUV'lardan uzak durmak isteyenler için de ilginç bir alternatif.

cek şekilde tasarlanmış. Benzer bir manzara arkada da var: Rahatça binip inebiliyor ve çok geniş iç mekanın ferahlığını yaşıyorsunuz. Bunlara bir de devasa bagaj hacmi (775-3000 lt) ekleniyor. Çok büyük!

Tavana baktığınızdaysa sağ ve sol taraftaki geniş cam yüzeyler, aracın önünden arkasına kadar uzanıyor ve iç mekanı gün ışığıyla yıkıyor. Bunun dışında Fransız marka, Berlingo'da bekleyeceğinizden çok daha fazla teknolojiye yer vermiş. Devasa dokunmatik ekran ve head-up gösterge gibi donanımlar bu sınıf için kesinlikle sıra dışı. Çok klas!

Yeni Citroen, kendi sınıfı için kesinlikle etkileyici bir havaya sahip ama dinamizm onun için hala yabancı bir kelime. Yani bu disiplinde karşımızda yine eski Berlingo var. Yine de öncüsünün gereksiz sertliğinden kurtulmuş olması kesinlikle çok iyi. 3 silindirli küçük motorun o tıkırtılı sesleri ve göreceli yüksek torkun sağladığı ataklık, yumuşak süspansiyonla kesinlikle uyumlu. Bu van sakin karakteriyle yolcularını sakinleştiriyor ve yoğun şehir trafiğinin bile fazla sıkıcı olmasını engelliyor. Çok hoş! Buna rağmen Berlingo, öncülerinin sallantılı karakterinden uzak. Her şey hassas ve güvenli hissettiriyor ve frenleri de gayet güçlü. Kullanım amacına uygun olmamasına rağmen, yine de hızlı bir viraja girildiğindeyse, yumuşak süspansiyonu nedeniyle yana biraz fazla yatsa da, güvenle (erken devreye giren ESP'nin de yardımıyla) ilerleyebiliyor. Peki ama eleştirilecek bir şeyler yok mu? Var tabi ki! İç mekandaki plastik aksam biraz kaba hissettiriyor, işçilik kalitesi ise bazı noktalarda özensiz. Ayrıca koltuklar da biraz daha büyük ve biraz daha sert olabilirmiş. Ancak bunlar sadece birer ayrıntı. Diğer taraftan bu keyif artık hiç de ucuz değil. Baz modelin Almanya başlangıç fiyatı 19 bin 100 Euro. 110 HP'lik benzinli motora ve Shine adlı yüksek donanım paketine sahip test aracımızdaysa bu rakam 24 bin 640 Euro. Berlingo hala bir mütevazı aile aracı mı? Hayır! Zaman burada da değişiyor!

YAKUPOĞLU A.Ş.

Havalimanı Yolu 20. Km. 06750
Akyurt - Ankara / TÜRKİYE

www.ydsboots.com
www.ydsshop.com

www.facebook.com/ydsboots
www.instagram.com/ydsboots

Nur 900 Stück werden vom SVJ gebaut. Preis? 350 000 Euro - plus Mehrwertsteuer! Fahrerlebnis? Unbezahlbar

Karbonla çok daha hızlı

LAMBORGHINI AVENTADOR SVJ

Lamborghini, Aventador'u bolca karbon, daha iyi aerodinami ve neredeyse yıkıcı bir görünümle daha da geliştirdi.

Aventador artık 5 yaşında olsa da hala başka bir gezegenden gelmiş gibi görünüyor. Sesi de hala tüylerinizi diken diken ediyor. Ve bu araç harekete geçtiğinde, dünyada cehennemi yaşıyormuş gibi oluyorsunuz.

Lamborghi'nin bu süper spor topmodelinden çok para kazanmasının ana sebebi de, işte bu: Teknik adamları ve pazarlamacıların da müşterileri her zaman iyi bir ruh halinde tutmaları. En önemli çekicilik unsurlarıysa aşırı cesur özgünleştirme programı, güç artırmalar, yeni özelliklere sahip versiyonlar ve kesinlikle uyulan üretim adedi limitleri. Örneğin SVJ'de bu sınır 900 adet ve neredeyse 800 tanesi şimdiden satılmışdurumda. Peki ama bu araca 415 bin Euro ödemeye değer mi? Bu sorunun cevabını eski Formula 1 Pisti Estoril'de aradık.

SV, gayet agresif bir araç. Yıldız Savaşları'ndaki savaş gemilerini andıran gövde eklentileri ve savaş boyalarını aratmayan rengi de bunu destekliyor. Aracı daha da etkileyici yapan şeyse iki kademeli ön spoyler. Akıllı zemin aerodinamiği, üzerinden geçtiği kirpilerin oklarını fönle yumuşatacak kadar güçlü, arka spoylerse üzerinde bir düzine baykuşun geceleyebileceği kadar büyük. İlk kez Huracan Performante'de kullanılan ve şimdi daha da geliştirilen bu ayarlı aerodinami iyileştirme sisteminin adı ALA. Sistem, maksimum yere bastırma etkisi (artı % 40) ile minimum rüzgar direnci arasında farklı ayarlar yapmanıza izin veriyor. Arka kanattaki açıklıklar ise iki farklı hava akımı üretip tek bir arka lastiğe bastırma etkisi uygulayabiliyor. Eğer bir Aventador kullanıyorsanız zorluklara alışmanız gerekiyor. Uzun bacaklar direksiyon koluna çarpıyor, pedallar ve direksiyon

Superveloce Jota'nın kısaltması olan SVJ, Nürburgring rekorunun sahibi.

Spoyler mi? Çok basit! Lamborghini bu parçaya "omega formlu arka kanat" adını veriyor.

Farklı bir gezegenden gelmiş gibi: Bu manzaraya doymak neredeyse imkansız.

Bir motor daha iyi sahnelenemezdi: Büyük V12, bir cam tavanın ardında gizlenmiş.

Finalde ne mi oluyor? Şöyle söyleyelim: Lamborghini'nin bile tüketim açıklaması 17,9 lt/100 km.

da pek rahat değil. Spor koltuksa bir mengene gibi. Hatta orta boylu insanların bile başları tavana temas edebiliyor.

Sıra marş düğmesine basıp sürüş modunu seçmekte… Pist için Corsa adlı modu tercih ediyoruz. Bu program biraz daha eğlenceli seçilebilirmiş: Hafif driftler kısa sürede yorucu olabiliyor. Bunun bir adım ötesi ise ESC off adlı program: Ne yazık ki bugün bu programı sadece profesyonellerin kullanmasına izin var. Estoril aslında aşırı eğlenceli bir pistti ama yapılan son kaplama değişimiyle birlikte, tutunma özellikleri kötüleşti. Bu da hiçbir spor otomobil için iyi değil, özellikle de Aventador SVJ için... Öğleden sonra güneş çıkıp sıcaklıklar yükseldiğinde pist, 770 HP'lik bu güçlü sporcunun limitlerini test etmek için uygun bir hale geldi. Sonuç: Bu Lamborghini de çok etkileyici.

İç aynaya baktığınızda ayırma camıyla difüzör arasında neler olduğunu görebiliyorsunuz. Karbon omurganın, alüminyum direklerin ve cam motor kapağının altından geçen hava, araç rölantideyken bile titreşiyor. Artık demode kalan sıralı şanzıman neredeyse her zaman cesaretinizi zorluyor. Gaza her dokunuşunuz ise, 12 silindir, 48 supap ve 4 eksantrik tarafından patlayıcı bir yıldırım küresine dönüştürülüyor. İlk vitesi seçiyorsunuz ve 1525 kg'lık aracın karbon-fiber karoseri 2,8 sn içinde 100 km/s'ye ulaşıveriyor. 0-200 km/s hızlanma ise (Nardo Pisti'nde 8,6 sn olarak ölçülmüş) neredeyse daha da etkileyici. Sıra maksimum hızda: 350 km/s!

SVJ, üstün bir süper sporcuda olması gereken her şeye sahip: Az da olsa arkadan itiş ağırlık bir 4x4 sistemi, 720 Nm tork, arka tekerleklerle desteklenen yönlendirme, ayarlı süspansiyon, aerodinami kiti... Tam bir görsel şov yapan motor bölmesinde sadece turboyu bulamıyorsunuz: Eskiden olduğu gibi bugün de hiçbir Lamborghini motorunda aşırı besleme sistemleri kullanılmıyor. Bunun yerine makine, her viteste devir kesiciye kadar devirlenmek istiyor. Bu 6,5 lt'lik canavar V12, maksimum gücüne 6750 d/d'de (!) ulaşıyor ve 9000 d/d çevirerek bu konuda da benzersiz olduğunu gösteriyor. Daha önce de söylediğimiz gibi ISG şanzıman bu mükemmelliğe pek ulaşamıyor: Vites büyütme ya da küçültmeler sırasında yaşanan gecikmeler biraz uzun kalıyor. Bu da aracın dengesini olumsuz etkileyerek limitlerde kullanımda direksiyonla sürekli düzeltme yapmayı gerektiriyor.

SVJ, SV'den daha saf, daha direkt, daha hassas bir araç. Yeni versiyonun stabilizatörleri iki kat kalınlığa sahip, amortisörleri yüzde 15 daha sert, direksiyonu bir tık

Büyük vites kolcukları, en kaliteli alkantara döşemeler, bolca karbon ve ortada kırmızı renkli bir marş düğmesi!

Turbo olmasa da, 770 HP ve 720 Nm günlük kullanım için kesinlikle yeterli!

Her şey yeşil bölgede: Kırmızı bölge 9000 d/d'de başlıyor.

Yeni tasarımlı burun: Ancak kaynananız bu kadar sinirli bakabilir.

'TWEEN

www.damattween.com

SVJ'nin 0-100 km/s hızlanma süresi sadece 2,8 sn. Maksimum hız: 350 km/s.

Egzoz sistemi hem hafifletilmiş, hem daha yükseğe konumlandırılmış.

20 inçlik parlak siyah jantların (arkada 21 inç) ardında karbon-seramik frenlere yer verilmiş.

"SVJ, SV'den daha saf, daha sert, daha direkt ve daha hassas bir araç."
Georg Kacher

Mümkün olan her yerde karbon-fiber: SVJ'nin 1525 kg'lık ağırlığı Aventador S'ten 50 kg daha az.

daha direkt, yeni P Zero lastikleri yola biraz daha iyi yapışıyor ve arka tekerleklerin yardımı sayesinde yönlendirmesi daha hassas ve kıvrak. Artan güç ve iyileşen tork eğrisi gibi iyileştirmeler SVJ'yi, hem objektif hem de sübjektif olarak daha kıvrak, daha canlı, daha etkileyici bir araç haline getirmiş. Yani tepkileri daha da hızlı ancak bu durum, sürücüsünün de sürüş sırasında daha fazla konsantre olmasını ve daha fazla güç kullanmasını gerektiriyor.

Bugün notlarımıza kaydettiğimiz erken önden kayma ve tutunma kaybı sırasında yaşanan doğru çizgiden sapma eğiliminin sorumluları pistin yeni kaplaması olabilir. Ancak kaplama bazı özelliklerin etkileyiciliklerini kesinlikle olumsuz etkileyemiyor: İyi dengelenmiş direksiyon, canlı karakter ve güvenilir geri bildirimler. Muhteşem bir dozlama imkanı ve aşırı yüksek bir dayanıklılık sunan çok güçlü fren sistemiyse 10 üzerinden 10 puanı hak ediyor.

Lamborghini, tasarımda uçaklardan esinlenildiğini söylüyor. Kanat kapılar da bunun bir kanıtı gibi.

HER TÜRLÜ KIŞ KOŞULUNDA
YENİYKEN DE AŞINDIĞINDA DA GÜVENLİ

Detaylı bilgi için: www.michelin.com.tr

MICHELIN

195/65 R 15 ebatlı kış lastikleri

BUZ DEVRİNDE GÜVENLE İLERLEYİN

Kış yine geldi. Ancak bu problem olmayacak, tabi ki doğru lastiklere sahip olduğunuz sürece.

Eski inanışlara göre sıcak bir yaz mevsimini, sert ve bol karlı kışlar takip eder. Ve bu yaz da gayet sıcak geçti. Eğer inanış doğruysa otomobil sahipleri olarak önümüzdeki kışa daha iyi hazırlanmamız, depoya kaldırdığımız kış lastiklerini dikkatlice incelememiz gerekecek. Aşınarak derinlikleri 4 mm'nin altına düşmüş profiler ve 6 yıldan daha yaşlı olan lastiklerin zamanla bozulan lastik hamurları, zorlu kış şartlarında tutunma yeteneklerini hissedilir derecede zorlaştırır.

Yeni üretim güncel lastikler ise daha kısa fren mesafeleri ve daha yüksek sürüş güvenliği sağlıyor. Herkes için önerimiz, kar yağıp trafiği kaosa çevirmeden önce yeni lastiklere geçiş yapmanız. Neticede piyasada birçok çeşit var ve bunların arasında makul fiyatlılar da bulabilirsiniz.

Peki ama hangi lastiği seçmeli? Sadece testimize konuk ettiğimiz 195/65 R 15 ebatlı lastiklerde bile 50'den fazla seçenek var. Lisansör dergimiz Auto Bild bunların hepsinden birer set satın aldı ve onları, karlı, ıslak ve kuru zeminlerde test etti. Testler sırasında ekonomik özellikleri ve dayanıklılıkları (aşınma testiyle) da değerlendirildi. Testimizin sonunda 4 adet kış lastiği, başarılı özellikleri sayesinde tavsiye listemize girmeye hak kazandı. Her lastikle ilgili ayrıntılı test sonuçlarını takip eden sayfalarda bulabilir, böylece hangi lastiği tercih edeceğinizi önceliklerinizi ışığında belirleyebilirsiniz.

"1 - 10 Ağustos arası çok sıcak olursa, kış da çok soğuk geçecek demektir."
Eski bir Alman çiftçi inanışı

Karlı ve buzlu zeminlerde tüm adaylar güvenli sayılabilecek özellikler sergilediler. Ancak ıslak zeminde durum bazıları için kritik olabiliyor.

50 ADAY FREN TESTİNDE HER MİLİMETRE ÖNEMLİ

	Üretici	Fren mesafesi (m) Islak*	Kar**	Toplam
Finale kalanlar				
1	**Continental** WinterContact TS 860	34,5	27,6	62,1
2	**Fulda** Kristall Control HP2	34,8	27,6	62,4
3	**Goodyear** UltraGrip 9	35,5	27,0	62,5
4	**Hankook** Winter i'cept RS2	34,9	27,7	62,6
5	**Dunlop** Winter Sport 5	34,8	28,1	62,9
6	**Kleber** Krisalp HP 3	35,9	27,1	63,0
7	**Pirelli** Cinturato Winter	35,9	27,4	63,3
8	**Semperit** Master-Grip 2	35,9	27,4	63,3
9	**Uniroyal** MS plus 77	36,1	27,9	64,0
10	**Bridgestone** Blizzak LM 001-Evo	34,3	29,8	64,1
11	**Falken** Eurowinter HS01	36,2	28,0	64,2
12	**Barum** Polaris 3	36,7	27,8	64,5
13	**Debica** Frigo HP2	36,6	28,1	64,7
14	**Nokian** WR D4	37,3	27,6	64,9
15	**Gislaved** Euro Frost 6	37,0	28,1	65,1
16	**Matador** MP92 Sibir Snow	36,6	28,6	65,2
17	**Michelin** Alpin 5	37,1	28,4	65,5
18	**Vredestein** Snowtrac 5	38,0	27,9	65,9
19	**Firestone** Winterhawk 3	38,2	27,8	66,0
20	**Yokohama** BluEarth-Winter (V905)	36,6	29,5	66,1
Çok uzun fren mesafeleri nedeniyle elendiler				
21	**Nexen** Winguard Snow`G WH2	36,8	29,4	66,2
22	**Apollo** Alnac 4G Winter	37,8	28,7	66,5
23	**Kumho** Wintercraft WP51	38,8	28,0	66,8
24	**Giti** GitiWinter W1	38,9	28,0	66,9
25	**Cooper** Weather-Master SA2 +	37,0	30,1	67,1
26	**Toyo** Snowprox S943	36,7	30,6	67,3
27	**Maxxis** Arctictrekker WP-05	39,4	28,3	67,7
28	**Goodride** SW608	37,5	31,3	68,8
29	**Aoteli** Ecosnow	38,9	30,6	69,5
30	**Westlake** Snowmaster SW608	39,0	30,6	69,6
Çok uzun ıslak fren mesafeleri nedeniyle elendiler				
31	**Imperial** Snowdragon HP	39,8		
32	**Lassa** Snoways 3	40,0		
33	**Tomket** Snowroad 3	40,2		
34	**Dayton** DW 510Evo	40,3		
35	**Kenda** Wintergen 2	40,9		
36	**Fortuna** Winter	41,6		
37	**Minerva** Frostrack HP	41,7		
38	**Tristar** Snowpower HP	42,0		
39	**King-Meiler** Winter Tact WT 81	42,5		
40	**Nankang** NK Snow SV-2	42,5		
41	**Star Performer** SPTS Winter AS	42,5		
42	**Compasal** Iceblazer II	43,1		
43	**Laufenn** I FIT	43,2		
44	**Meteor** Winter	43,3		
45	**Syron** Everest 1 plus	43,7		
46	**Taurus** 601 Winter	43,7		
47	**Momo** W1 North Pole	44,0		
48	**Chengshan** Montice CSC-901	45,5		
49	**Z-Tyre** Z8 Winter	45,5		
50	**Maxtrek** Trek M7	46,7		
51	**Antares** Grip20	49,8		
Referans lastikler				
31	**Dört mevsim**	34,9	29,5	64,4
50	**Yaz Lastiği**	35,9	43,2	79,1

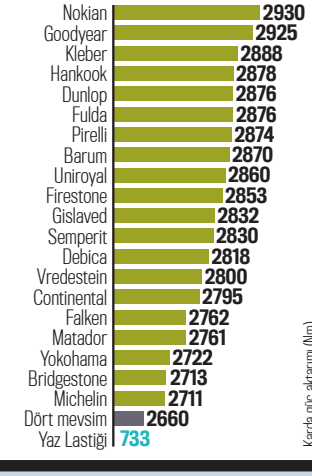
50'den fazla adayın katıldığı testimizde tüm lastiklere eşit şans tanındı. Finallere katılabilmek için adayların, ilk olarak ıslak zemin testindeki minimum yeterliliği sağlamaları gerekti. Bu bölümde adaylardan 21 tanesi diskalifiye oldu. Sonrasında sıra karlı piste geldi ve burada da 10 aday finallere kalmalarını sağlayacak sonuçlara imza atamadı. Sonuç olarak, toplamda en kısa ıslak-karlı zemin fren mesafelerini sunan 20 lastik finallere kaldı. Bu ön seçmelerin amacıysa, yeterli güvenlik rezervlerini sunamayan lastikleri önceden elemekti.

* 50 km/s hızda (m); ** 80 km/s hızda (m)

KARLI ZEMİN TESTLERİ

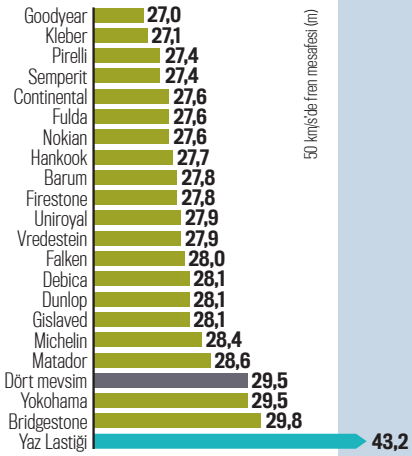
GÜÇ AKTARIMI

Nokian ve Goodyear'ın kış uzmanları asfaltı kelimenin gerçek anlamıyla tırnaklarıyla kazıyor. Tablonun son sırasındakilerse kalkışlarda sürücülerine sorun yaşatıyor.



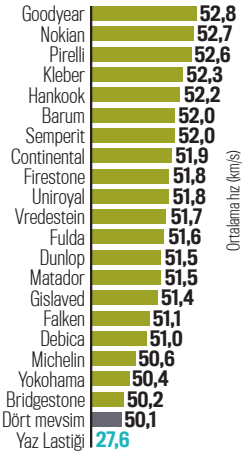
FREN

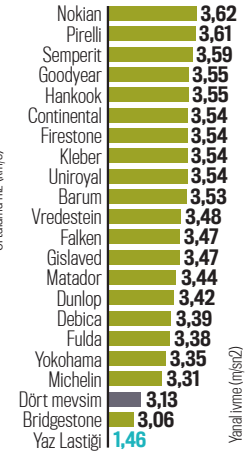
Bir tehlike anında en kısa mesafelerde Goodyear ve Kleber'in lastikleri duruyor. Bridgestone ve Yokohama'nın fren performanslarıysa 4 mevsim lastiği seviyesinde.



SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ/SLALOM

Slalom testinde lastiklerin yanal tutunma kuvvetleri hassas bir şeklide ölçülüyor. Başarılı viraj yol tutuşu iyi bir yönlendirme ve güvenli bir sürüş sağlıyor.

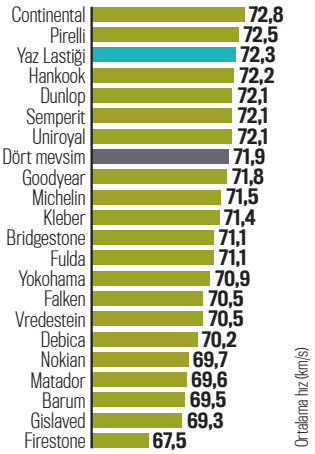




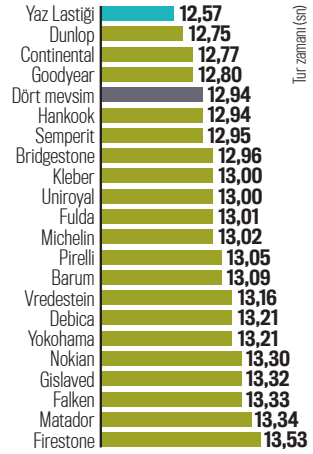
ISLAK ZEMİN TESTLERİ

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ/ DAİRESEL PİST

Continental ve Pirelli'nin kış uzmanları başarılı yanal tutunma ve hassas yönlendirme kabiliyetleriyle öne çıktı. Firestone Winterhawk 3'ün güvenlik rezervleriyse kısıtlı.

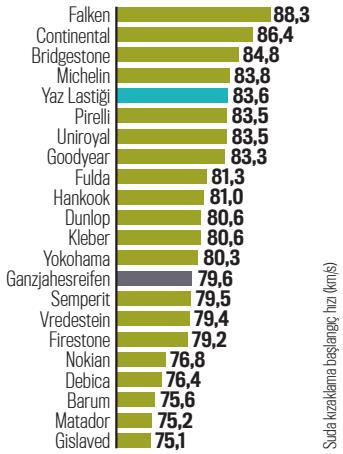


Yaz lastiği sadece dairesel pistte en hızlı tur zamanına imza atabildi. Dunlop Winter Sport 5 ise yaz lastiğine çok yakın sonuçlar elde etti.



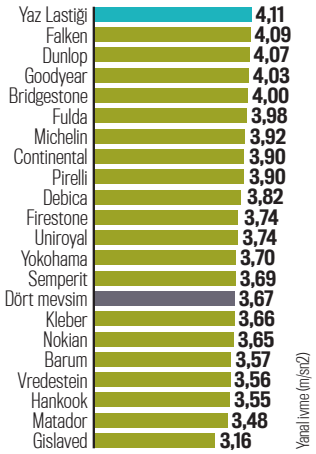
AQUAPLANING

Su kaplı zeminde (testte su derinliği 9 mm) lastikler, tabloda görülen hızlarda tutunma kabiliyetlerini yitirerek kızaklamaya başlıyor. En başarılı sonuç Falken'in oldu.



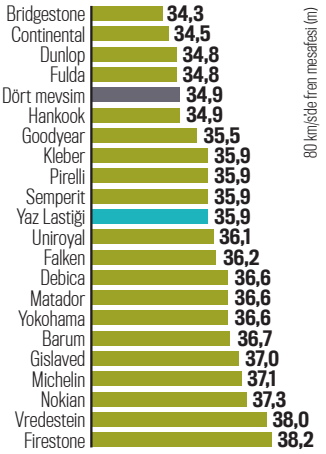
VİRAJDA AQUAPLANING

Su birikintileri (testte 5 mm) virajlarda da aquaplaning tehlikesi yaratır. Gislaved'in Euro Frost 6 modeli bu disiplinde kötü sonuçlar aldı.



FREN

Kaygan zeminde fren konusunda birçok kış lastiği yaz lastiğinden daha üstün. En kısa mesafede duranlarsa Brigdestone ve Continental'in lastikleriydi.



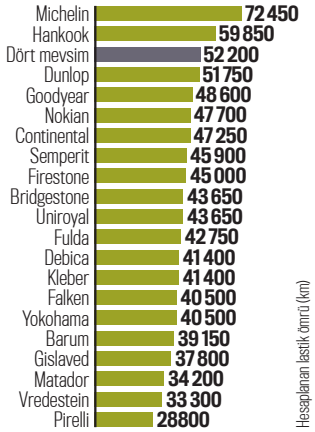
Islak zeminde modern kış lastikleri, yaz lastiklerinden daha kötü değiller.

FOTOS: T. BADER, B. ANDRESEN, C. BORRES

MALİYETLER

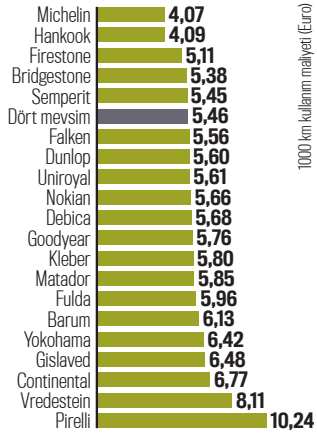
ÖMÜR

Aşınma testinin tartışmasız lideri Michelin oldu. Pirelli Cinturato Winter ise Michelin'in yarısı kadar bile ömre sahip değil.



1000 KM BAŞINA MALİYET

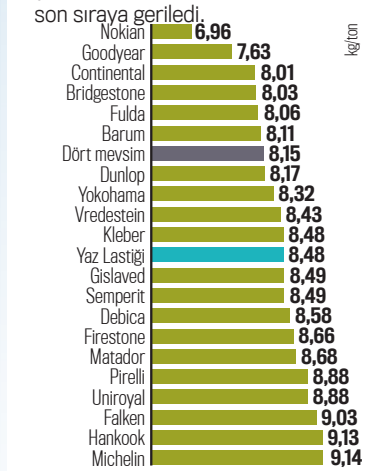
Yüksek kilometre performansı sayesinde Michelin'in pahalı lastiği, ekonomik hale geliyor. Hankook da başarılı bir fiyat/ömür oranına sahip.



Düşük bir sürtünme katsayısı, yakıt tüketimini yüzde 5'e kadar azaltabilir.

YUVARLANMA DİRENCİ

Buradaki en tasarruflu lastik Nokian WR D4 oldu. Michelin ise şaşırtıcı derecede yüksek direnciyle son sıraya geriledi.



KISA KISA

Yamaha Niken Türkiye'de

Dünya lansmanı yapıldığı günden beri bomba etkisi yaratan 3 tekerlekli Yamaha Niken, motosiklet dünyasının en çok konuşulan modellerinden biri olmayı başardı. Fütüristik tasarımıyla, performansıyla ve sahip olduğu 3 tekerleğiyle sınırları kaldıran Niken Türkiye'de satışa sunuldu.
Niken'in dünyada lanse edildiği günden beri büyük ilgi gördüğünü belirten Yamaha Motor Türkiye Satış ve Pazarlama Müdürü Ersin Şeker; "Aynı ilgiyi Türkiye'de de görmekten mutluluk duyuyoruz. Geçtiğimiz aylarda ön satış ile tüketicisiyle buluşturduğumuz Niken, Kasım ayı itibari ile 50 adet satışa ulaştı. Türkiye'de ilgi 250 cc ve altı orta segment motosiklete yönelik olsa da, son yıllarda çeşitlilik artmaya başladı. İhtiyaca yönelik tüketimde artık tasarım ve performansın da etkisi büyük. Niken gerek tasarımı gerekse performansı ile bu anlamda pazarın dinamizmini değiştirecek' dedi.

Yazılım robotları otomotiv sektöründe

KoçSistem, veri merkezinde konumlandırdığı yazılım robotları ile dijital dönüşüm yolculuğunda kurumlara iş süreçlerinde destek olmaya devam ediyor. Son olarak; Türkiye'nin 4'üncü büyük sanayi kuruluşu Tofaş ile güç birliği yapan KoçSistem, Tofaş'a "Bilgi ve İletişim Teknolojileri Robotik Süreç Otomasyonu" projesi ile destek vermeye başladı. KoçSistem, Dijital İş Gücü (RPA) teknolojisi sayesinde Tofaş'ın Bilgi Teknolojileri (BT) departmanına açılan çağrılarını yüzde 33'e varan oranda çözdü. Ayrıca, Tofaş'ın toplam çağrı çözüm sürelerinde de yüzde 80'e varan oranda iyileşme elde edildi.

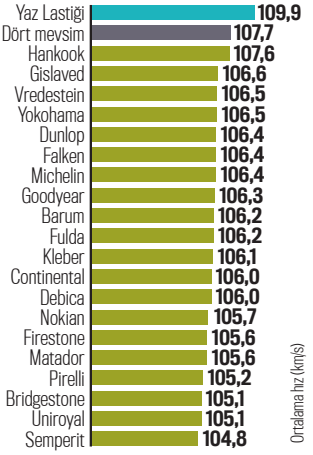
Audi'den animasyon film için konsept otomobil

Audi'nin, merakla beklenen animasyon filmi "Spies in Disguise" için tasarladığı konsept otomobili RSQ e-tron, markanın otomotivin geleceğine dair yaklaşımını da gözler önüne seriyor. Filmde, Will Smith'in seslendirdiği süper ajan Lance Sterling, yapay zeka ve otonom sürüş özelliği de bulunan RSQ e-tron otomobiliyle maceradan maceraya koşuyor.

KURU ZEMİN TESTLERİ

SÜRÜŞ ÖZELLİKLERİ

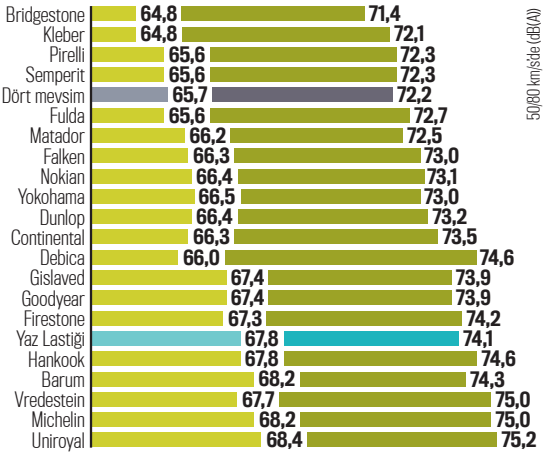
Güçlü önden kayma ve süngersi direksiyon hissi... Birçok iyi kış lastiği, yumuşak hamur karışımları ve yumuşak profil yapıları nedeniyle kuru zeminde sorunlar yaşıyor. Diğer taraftan Hankook Winter i'cept RS2 burada gayet başarılıydı, yani kış lastiği viraj sürüşlerinde de sorun çıkarmıyordu.



Kış lastiklerinin güvenlik rezervleri kuru zeminde önemli kayıplar yaşayabiliyor.

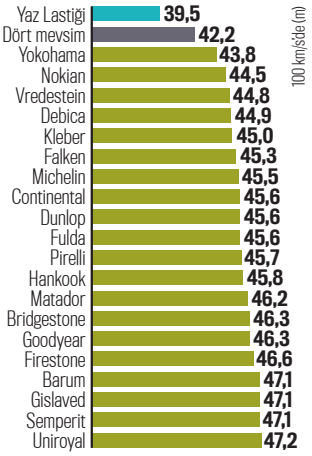
GÜRÜLTÜ

Kış lastiklerinin çoğu yolda yaz lastiklerine göre daha sessiz yuvarlanıyor. En sessiz lastiklerse Bridgestone ve Kleber'e aitti.



FREN

Karda ilerleyebilmek için tasarlanmış profilleri nedeniyle kış lastikleri bu disiplinde fazla iddialı olamıyor.



Bazı kış lastikleri pistte keyifli bile olabilecek kadar başarılılar.

0850 7 24 0850
www.anadolusigorta.com.tr

VOLKSWAGENİNİZ İÇİN TAM YETKİLİ KASKO

Anadolu Sigorta'dan Volkswagenlilere özel bir kasko: Volkswagen Kasko.
Siz de Volkswagen aracınızın kaskosunu Anadolu Sigorta'dan uygun fiyata yaptırın,
poliçeniz kapsamındaki her türlü hasara Volkswagen Yetkili Servisleri baksın.

Volkswagen Kasko

ANADOLU SİGORTA
Kaybetmek yok.

Türkiye İş Bankası kuruluşudur.
TÜRKİYE İŞ BANKASI

LASTİK TESTİ 195/65 R 15 EBATLI KIŞ LASTİKLERİ

195/65 R 15 EBATLI KIŞ LASTİKLERİ		Ağırlık (%)	DUNLOP Winter Sport 5 91 H EU-Label** C/B/69 dB	CONTINENTAL WinterContact TS 860 91 H EU-Label** C/B/72 dB	KLEBER Krisalp HP 3 91 H EU-Label** E/B/69 dB	FULDA Kristall Control HP 2 91 H EU-Label** B/C/71 dB	HANKOOK Winter i'cept RS² 91 H EU-Label** E/C/72 dB	GOODYEAR UltraGrip 9 91 H EU-Label** C/C/69 dB	DEBICA Frigo HP2 91 H EU-Label** C/B/71 dB	FALKEN Eurowinter HS01 91 H EU-Label** C/B/70 dB	NOKIAN WR D4 91 H EU-Label** C/B/69 dB	UNIROYAL MS plus 77 91 H EU-Label** E/C/71 dB
Kar	Güç aktarımı	30	1-	2	1	1-	1-	1+	2	2-	1+	2+
	Fren *	30	2	1-	1	1-	2+	1	2	2	1-	2+
	Sürüş özellikleri *	30	2	2+	1-	2	1-	1	2-	2-	1	2
	Slalom	10	2-	2+	2+	2-	2+	2+	2-	2	1	2+
	Bölüm puanı		2+	2+	1	2+	1-	1	2	2-	1	2+
Islak zemin	Aquaplaning *	20	2	1-	2	2	2	2+	3+	1	3+	2+
	Virajda aquaplaning	10	1	2+	2-	1-	3+	1-	2	1	2-	2
	Sürüş özellikleri *	30	2	2+	2-	2-	2	2	3+	3+	3	2
	Dairesel pist	10	1-	2+	2	2	2+	2+	2-	3+	3+	2
	Fren *	30	1-	1-	2+	1-	1-	2+	2	2+	2-	2+
	Bölüm puanı		2+	1-	2	2+	2+	2+	2-	2	3+	2+
Kuru zemin	Sürüş özellikleri *	35	2	2-	2-	2-	2+	2	2-	2	3+	3+
	Fren *	35	2-	2-	2	2-	2-	3+	2	2-	2	3
	Yuvarlanma konforu	15	2+	1	2-	2-	2	2	2-	2+	2-	2+
	Gürültü	15	2+	2+	1-	2+	2-	2	2	2+	2+	2-
	Bölüm puanı		2	2	2	2-	2	2-	2	2	2-	3+
Maliyetler	Lastik ömrü	50	1-	2	2-	2-	1	2+	2-	2-	2	2-
	Fiyat/ömür	30	2+	2-	2+	2	1	2+	2+	2+	2+	2+
	Yuvarlanma direnci	20	2+	2+	2	2+	3+	1-	2	3+	1+	2-
	Bölüm puanı		1-	2	2	2	1-	2+	2	2-	2+	2
	Değerlendirme		çok iyi	çok iyi	çok iyi	çok iyi	iyi	iyi	iyi	iyi	tatminkar	tatminkar
	Sıralama		1.	2.	2.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
	Hız testini aştı mı?		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
			Artılar: Sorunu ya da problemi olmayan çok iyi premium lastik; kış şartlarında dengeli sürüş özellikleri; hassas yönlendirme ve başarılı geri bildirimler; en iyi ekonomi yeteneği	**Artılar:** Başarılı kış özelliklerine sahip etkileyici bir çok yönlü yetenek; karlı ve ıslak zeminde yüksek yönlendirme hassasiyeti ve dinamizm; yüksek konfor; düşük yuvarlanma direnci	**Artılar:** Ezilmiş karda çok yetenekli ve uygun fiyatlı bir kış lastiği; tüm kış şartlarında kısa fren mesafeleri; düşük gürültü; başarılı fiyat/ömür oranı	**Artılar:** Başarılı performans sergileyen bir kış uzmanı; karlı ve ıslak zeminde kısa fren mesafeleri; yüksek aquaplaning güvenliği; tasarruf sağlayan düşük sürtünme	**Artılar:** Tüm kış şartlarında çok iyi sürüş özellikleri sunan bir premium lastik; uzun ömür; başarılı fiyat/ömür oranı **Eksiler:** Yüksek yuvarlanma direnci; vasat virajda aquaplaning yeteneği	**Artılar:** Islak ve karlı zeminde çok iyi sürüş özellikleri ve başarılı yönlendirme; yüksek aquaplaning güvenliği; uzun ömür; düşük sürtünme **Eksiler:** Kuru zeminde uzayan fren mesafeleri	**Artılar:** Karlı ve kuru zeminde başarılı sürüş özellikleri sunan uygun fiyatlı bir seçenek; tüm kış şartlarında kısa fren mesafeleri **Eksiler:** Islak zeminde vasat yanal tutunma	**Artılar:** Karlı ve kuru zeminde başarılı sürüş özellikleri; uygun fiyat **Eksiler:** Islakta vasatı aşamayan yanal tutunma	**Artılar:** Kar ve buzda en iyi performansı sergileyen bir kış ustası; başarılı fiyat/ömür oranı; açık ara farkla en düşük sürtünme **Eksiler:** Islakta vasat performans; düşük aquaplaning güvenlik rezervleri	**Artılar:** Karlı ve kuru zeminde çok iyi performans; yüksek aquaplaning güvenlik rezervleri; başarılı konfor; uygun fiyat **Eksiler:** Kuzu zeminde uzayan fren mesafeleri ve vasat sürüş özellikleri
			TEST LİDERİ 2018 / TASARRUF USTASI 2018									
			ÇOK İYİ 2018	ÇOK İYİ 2018	ÇOK İYİ 2018	ÇOK İYİ 2018						

* : Güvenlikle ilgili disiplin
** AB Lastik Etiketi Kanunu'na göre Yuvarlanma direnci/Islak zemin tutunma/Gürültü konumlandırması

PUANLAMA NASIL YAPILDI?

Puanlamalar Alman okul sistemine göre yapılıyor. Burada 1 (çok iyi) ve 6 (yetersiz) arası notlar veriliyor. Test 4 alt bölüme ayrılıyor: Karlı, ıslak ve kuru zemin ve maliyetler. Tekli disiplinlerin yanındaki yüzdelik rakam, ana disiplindeki değerlendirme ağırlığını gösteriyor. Kış lastikleri testinde kar ve ıslak zemin bölümleri yüzde 30'ar, kuru zemin ve maliyetler bölümleriyse yüzde 20'şer ağırlığa sahip.Güvenlikle ilgili tek bir disiplinde alınmış 3+'dan kötü notlar "tavsiye edilir" değerlendirmesini imkansız kılıyor. Puan eşitliğinde lastikler üreticilerinin alfabetik sırasıyla sıralanıyor.

Puanlama Alman okul notları şablonuna göre yapılmıştır:

Not	1+	1	1-	2+	2	2-	3+	3	3-	4+	4	4-	5+	5	5-	6
Puan	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0

MICHELIN Alpin 5	SEMPERIT Master-Grip 2	PIRELLI Cinturato Winter	BRIDGESTONE Blizzak LM 001-Evo	YOKOHAMA BluEarth-Winter (V905)	BARUM Polaris 3	VREDESTEIN Snowtrac 5	MATADOR MP92 Sibir Snow	FIRESTONE Winterhawk 3	GISLAVED Euro Frost 6
91 H	91 H	91 H	91 T	91 H	91 H	91 H	91 H	91 H	91 H
EU-Label** C/B/69 dB	EU-Label** E/C/71 dB	EU-Label** E/B/66 dB	EU-Label** C/B/72 dB	EU-Label** C/C/71 dB	EU-Label** F/C/71 dB	EU-Label** C/C/69 dB	EU-Label** F/C/71 dB	EU-Label** E/C/72 dB	EU-Label** E/C/72 dB
3+	2	1-	3+	3+	1-	2	2-	2+	2
2-	1-	1-	3+	3+	2+	2+	2-	2+	2
3+	2+	1	3	3+	2+	2	2	2	2
3+	1	1	3-	3+	2+	2	2-	2+	2
3+	2+	1-	3+	3+	2+	2	2-	2+	2
2+	2-	2+	1-	2	3	2-	3	2-	3
2+	2-	2+	1-	2-	3+	3+	3	2	4+
2-	2	2+	2-	2-	3	3+	3	4	3
2	2+	2-	2	2-	2-	2-	3	3-	3+
2-	2+	2+	1-	2	2	3+	2	3+	2-
2	2	2+	2+	2	3+	3+	3+	3	3+
2	3	3+	3+	2	2	2	3+	3+	2
2-	3	2-	3+	2+	3	2	3+	3+	3
2+	2	2+	2	1-	3+	2-	2+	3+	2
2-	1-	1-	1-	2+	2-	2-	2+	2	2
2	3+	2-	2-	2+	2-	2	2-	3+	2-
1+	2	3-	2-	2-	3+	3	3	2	3+
1	2+	4-	2+	2-	2	3	2+	1-	2-
3+	2	2-	2+	2	2+	2	2	2	2
1	2	3-	2	2-	2-	3+	2-	2+	2-
tatminkar	tatminkar	tatminkar	tatminkar	tatminkar	tatminkar	tatminkar	tatminkar	yeterli	yeterli
11.	12.	12.	14.	15.	16.	17.	18.	19.	20.
✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Artılar: Aşırı uzun ömürlü bir lastik; ıslak ve kuru zeminde başarılı sürüş özellikleri; etkileyici yuvarlanma konoru **Eksiler:** Kısıtlı kış yetenekleri; yüksek yuvarlanma direnci	**Artılar:** Karlı ve ıslak zeminde çok iyi yanal tutunma ve fren performansı; düşük gürültü **Eksiler:** Uzayan kuru zemin fren mesafeleri; kuru zeminde vasat tutunma	**Artılar:** Karlı ve ıslak zeminde dinamik ve sportif sürüş özellikleri; başarılı yönlendirme hassasiyeti; yüksek aquaplaning güvenliği **Eksiler:** Kısıtlı ömür; kuru zeminde vasat tutunma	**Artılar:** Kısa fren mesafeleri ve iyi aquaplaning güvenliğiyle bir ıslak zemin uzmanı; düşük sürtünme; uygun fiyat **Eksiler:** Karlı zeminde kısıtlı yanal tutunma ve uzayan fren mesafeleri	**Artılar:** Kısa fren mesafeleri ve dengeli sürüş özellikleriyle bir kuru zemin ustası; yüksek yuvarlanma konoru **Eksiler:** Karlı zeminlerde vasatı aşamayan tutunma kabiliyeti	**Artılar:** Karlı zeminde yüksek çekiş gücü ve dinamik sürüş özellikleri; kısa ıslak fren mesafeleri; makul fiyat Eksiler: Islak zeminde önden kayma eğilimi ve uzayan fren mesafeleri; kısıtlı lastik ömrü	**Artılar:** Karlı ve kuru zeminlerde etkileyici sürüş özellikleri; düşük yuvarlanma direnci **Eksiler:** Islak zeminde kısıtlı tutunma; vasat lastik ömrü; tatminkarı aşamayan ekonomi	**Artılar:** Karlı zeminde dengeli ve güvenli sürüş özellikleri; yüksek konfor **Eksiler:** Islak ve kuru zeminde gecikmeli direksiyon tepkileri ve vasat tutunma; uzayan kuru fren mesafeleri; kısıtlı ömür	**Artılar:** Karlı zeminde başarılı özellikler sunan uygun fiyatlı bir lastik **Eksiler:** Islak zeminde bayağı kötüleşen tutunma ve direksiyon tepkileri; uzun ıslak ve kuru fren mesafeleri; vasat konfor	**Artılar:** Kış şartlarında başarılı performans; etkileyici konfor **Eksiler :** Islakta gerileyen yanal tutunma kabiliyeti ve gecikmeli direksiyon tepkileri; kısıtlı aquaplaning yetenekleri; uzun kuru fren mesafeleri

NASIL DEĞERLENDİRDİK?

Aday lastikleri piyasadan satın aldık. Tüm adaylar öncelikle ıslak ve kuru zemin fren testlerinin yapıldığı ön elemelere tabi tutuldular. Finallere ise bunların arasından toplamda en kısa duruş mesafelerine imza atan 10 lastik dahil edildi. Finallere kalan adayları ıslak, kuru, karlı ve buzlu zeminlerde olmak üzere toplam 13 test disiplininde değerlendirdik. Ekonomi yeteneğini değerlendirmek için lastiklere aşınma testi uygulandı. Bunun için lastik endüstrisinin kullandığı bir test aygıtı kullanıldı.

SONUÇ
HENNING KLIPP DIERK MÖLLER

Tüm ucuz ve ismi pek duyulmamış lastikler, ön eleme testimizi bile geçemediler. Güvenlikten ödün vermeden uygun fiyatlı olabilmeyi ise sadece ikincil markalar olan Kleber ve Fulda'nın lastikleri başarabildi. Ayrıca Dunlop ve Continental gibi premium lastiklerin yanında "çok iyi" notuyla değerlendirildiler.

Matthew Harrison

Daha fazla sürüş keyfi

Hibrit teknolojisi konusunda lider durumdaki Toyota, gelecekte bu teknolojiyi daha da geliştirmeyi ve daha fazla sürüş keyfi sunmayı planlıyor. Planın detaylarını Toyota Motor Europe Başkan Yardımcısı Matthew Harrison açıkladı.

Japon üretici Toyota, 1997 yılında Tokyo Motor Show'da, ilk hibrit teknolojili seri üretim modeli olan Prius'u tanıtmıştı. Bu model Japonya'nın ardından ABD ve Avrupa pazarlarındaki hibrit algısının gelişmesine yardımcı oldu. Aradan geçen 21 yılda hem hibrit teknolojisi gelişti, hem de kullanıcılar bu teknolojiyi benimsedi. Öyle ki artık neredeyse her Toyota modelinin bir hibrit versiyonu var. Hatta Toyota, bu durumu bir kademe daha ileri götürerek, 2018 Paris Motor Show'da sergilediği tüm araçları sadece hibrit teknolojili modellerden seçmiş ve Avrupa pazarına dönüş yapan Corolla HB ve TS de buna dahil. Hibrit konusunda yaşanan gelişmeleri, Toyota Motor Europe Satış ve Pazarlama'dan sorumlu Başkan Yardımcısı Matthew Harrison'a sorduk.

Auto SHOW: İlk Prius modelinin tanıtılmasından bugüne kadar geçen 21 yılda ve dört Prius neslinde, hibrit teknolojisinde nasıl gelişmeler yaşandı?

Matthew Harrison: İlk nesil Prius'ta niş bir segmentten bahsederken, aradan geçen 20 yılda, hibrit artık niş bir teknoloji olmaktan çıktı ve en önemli operasyonumuz haline geldi. Avrupa pazarında şu an satılan Toyota araçların yüzde 57'si hibrit teknolojisine sahip, global ölçekte de benzer bir durum sözkonusu.

Hibridin Toyota özelinde bu denli yaygınlaşmasının sebebi nedir?

Yakıt emisyonları ve tüketim her yeni hibrit neslinde biraz daha iyileşirken, sürüş keyfi hibridin yükselen değeri oldu. İlk nesil Prius kolay kullanım sunuyordu ama hızlanma değerleri düşüktü. Yeni nesil modellerde ise performans ve sürüş dinamiği çok daha yüksek. Aynı zamanda, teknolojide sağlanan maliyet avantajları sayesinde hibrit artık, çok daha kolay satın alınabilir hale geldi. Bu da hibridin satış başarısının arkasındaki nedenlerden biri.

Bu dönemde hibridin teknolojisi ve kullanılan parçalardaki gelişmeler nasıl oldu?

İlk Prius'ta niş bir segmentten bahsederken, geçen 20 yılda hibritler önemli operasyonumuz oldu.

Elektrikli parçaların verimliliği artırıldı, şimdi artık şehir kullanımlarında, sürüşün yüzde 60 veya 70'i elektrikli sürüş modunda yapılabiliyor. Dual Hybrid stratejimiz çerçevesinde, daha yüksek sürüş keyfi için, daha yüksek güçlü yeni bir versiyon daha sunuyoruz. İlk nesil 260 Volt akım üretebilirken, yeni nesilde üretilen akım 600 Volt'a yükseltilmiş durumda. Ayrıca hibrit sistemde kullanılan benzinli motorun ısıl verimliliğini de yüzde 41'e çıkardık.

Gelecek yıllarda Toyota'nın hibrit teknolojisinde nasıl yenilikler bekleyebiliriz?

Yeni geliştirdiğimiz 2,0 lt motor versiyonuyla, şehir içi sürüşlerin yanı sıra yüksek hızlı otoyol sürüşlerinde de, performans ve sürüş keyfini ekonomi ile birleştirdik. Bu yeni opsiyonla birlikte 2021'e doğru satışlarımızdaki hibrit oranını yüzde 70 seviyesine yükseltebiliriz. Önümüzdeki yıllarda Li-Ion bataryaları daha fazla kullanmaya başlayabiliriz, böylece daha fazla verimlilik, daha kompakt pil ve kompakt elektrikli motor boyutları sağlayabiliriz.

Hibrit sistemlerde yer alan ben-

“Bugün Avrupa’da satılan araçların yüzde 57’si hibrid teknolojisine sahip.”
Matthew Harrison

zinli motorlarınız hangi emisyon normunu karşılıyor?

2021’de zorunlu olacak Euro 6d’yi şimdiden karşılayabiliyor.

Paris Fuarı’ndaki Toyota standının yıldızlarından biri de Corolla. Avrupa’da Corolla ismi bir dönem vardı, son onun yerini 2006’da Auris aldı. Şimdi ise Corolla Avrupa’ya geri geldi. Bu dönüşün sebebi nedir?

Corolla dünyanın en çok satan modeli. Bir süredir Avrupa pazarında Corolla HB olmasa da, model isminin bilinirliği yüksek. Bir dönem Auris ismini kullanmamızın sebebi ürünün Avrupa’da üretildiğinin daha iyi algılanmasını sağlamaktı. Şimdi ise yeni araç TNGA platformunda geliştirildi ve ürün performansı oldukça yüksek. Bu nedenle tüm dünyada tek bir isimle pazarlanması kararlaştırıldı.

Fuarda sadece Corolla HB ve station Touring Sport gövde versiyonlarını sergiliyorsunuz. Sedanı ne zaman görebileceğiz? Avrupa’da Türkiye’de mi üretilecek? Tıpkı HB’de olduğu gibi bir hibrit versiyonu da olacak mı?

Corolla Sedan’ı Paris’te sergilemedik ama global tanıtımının başka bir zamanda yapılması planlandı. TNGA platformunda olduğu için bir hibrit versiyonu da olacak ve Türkiye’deki Toyota fabrikasında üretilecek.

Hırant KASAPOĞLU

BMW

X1: 1 numara!

X1

Günümüzün modası olan SUV segmentinde BMW X1, özel olmayı hedefliyor. Bunun için elit SUV'un, uzun dönem testinde de başarılı olması gerekiyor.

Yüzü sert bir ifade verse de X1 aslında bir asfalt kovboyu: Kısıtlı zeminden yüksekliği nedeniyle arazide erken pes ediyor.

Lisansör dergimiz Auto Bild'de başka hiç kimse araçlara, Stephan Puls kadar yakın değil. Çünkü meslektaşımız bizlerin dışarıya açılan gözü/kulağı: Her gün okur mektuplarını alıyor, inceliyor, endişelerini ve isteklerini cevaplıyor. Böylece belki de dünyanın en kapsamlı okur şikayetleri sistemini yönetiyor. "Okur Doktoru" olarak da adlandırdığımız Puls aynı zamanda gerçek bir elektrikli otomobil fanatiği. Bu nedenle BMW X1'in test defterine 57 bin 922 kilometrede aldığı bir not bizleri çok şaşırttı: "Bu otomobil sanal satın alma listemin birinci sırasında!" Bu kesinlikle büyük bir olay!

Hadi 1 Serisi'ne daha yakından bakalım. Gümüş renkli X1'imiz xDrive20i versiyonuyla testimize katıldı. Yani 4x4 sistemine ve dizel korkusunun giderek yükseldiği günümüzün iyi bir alternatifi olan 192 HP'lik benzinli bir motora sahipti. Premium iddiasında olan tüm otomobiller gibi test aracımızın da fiyatı oldukça yüksekti: 37 bin 600 Euro olan Almanya başlangıç fiyatı, otomatik şanzıman, 18 inçlik jantlar, otomatik klima ve eşzamanlı RTTI trafik bilgilendirmesine sahip Navigation Plus sistemi gibi donanımların eklenmesiyle 54 bin 250 Euro'ya çıkmıştı!

4,42 m'lik uzunluğuyla pazarın sevilen orta sınıfında yer alan bir SUV için kesinlikle yüksek bir ra-

HIZLI KONTROL

ALMALI/ ALMAMALI?

Öneri yapmak zor. Römork çekmek istiyor ya da çok zorlu kış şartlarında yaşıyorsanız 4x4 versiyonları seçmeli. Uzun yol yapanlar dizellerle tasarruf edebilir. 150 HP'lik benzinli versiyon yüksek fiyatları biraz aşağı çekerken, xDrive20d ise gerçek bir SUV hissi yaşatıyor.

Kıvrak, görüşü iyi, iç hacmi geniş... 4,42 m ile bu SUV ideal ölçülere sahip.

TEKNİK OLARAK DA YOLDAKİ KADAR SAĞLAM

1. KOLTUK DÖŞEMESİ DEFORMASYONU Sürücü koltuğu minderinin sol yanak kısmı ve koltuk minderinin üst kısımlarındaki döşemede katlanma izleri vardı. Bunun nedeni spor koltukların bazı meslektaşlarımız için aşırı sert olması olabilir.

2. İYİ KORUNMUŞ Karoser pas oluşumuna karşı iyi korunmuş gibi görünüyor. Özellikle de boşluk kısımları. Endoskopla yapılan incelemede herhangi bir zayıf noktaya rastlayamadık.

5. AYRINTILAR DA ÖNEMLİ Sol sinyal lambası üst kenarda yuvasına tam oturmuyor gibi görünüyor. Arka çeki demirindeki dişlerden birinde pasa rastladık.

Marcus Constantin (DEKRA, solda) silindirlerin dayanıklılıklarını kontrol ediyor.

3. KALİTE Detaylarda da başarılı. Zemin halıları ve paspaslar gayet sağlamlar ve neredeyse yeni gibi görünüyorlar. Tamam, fazla önemli olmayabilir ama yine de dikkat çekici: Test araçlarında uzun zamandır böyle bir şeye rastlamamıştık.

4. HAFİF AŞINMA Arka kısımdaki zemin koruma sistemi hem sağ hem sol tarafta biraz aşınmıştı. Ancak iki kısımda da aşınmalar birer küçük nokta halindeydi.

6. DÖŞEMELER: Sürücü koltuğu döşemesinin sol yan destek kısımlarında katlanma izleri vardı. Bunun dışında spor koltuklar, bazı meslektaşlarımız tarafından çok sert oldukları gerekçesiyle eleştirildi.

DİKKAT ÇEKENLER

Hava hortumundaki yağlanma turbo motorlarda hiç de ender değil. Bu durumda ise henüz zararsız.

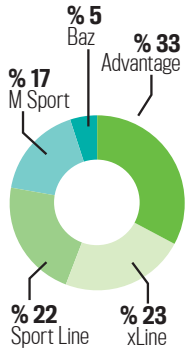
Paslı menteşeler mi? Hoş görünmüyor! Test aracımızda şaşırtıcı şekilde, sadece bir tanesi paslanmıştı.

Harika! Piston yatağı kapakları test aracımızda yeni gibiydi. Yani kullanıma bağlı aşınma ve deformasyonlar yoktu.

Motor bölmesindeki su tahliye kanallarında bolca yaprak birikmişti. Bu bölmedeki birikimler tıkanmalara neden olabilir.

Sorunsuz! Otomatik şanzımanın (üretici: Aisin) debriyaj diskleri söküldüğünde en küçük bir aşınma izine bile rastlanmadı.

Gayet müsrif olabiliyor: Hızlı kullanımlarda 10 lt/100 km'nin üzerinde tüketimlere rastlamak mümkün. Dizeller bu disiplinde daha tutumlu.



DONANIMLAR
BMW olacaksa donanımlı olsun... Baz versiyon çok az satılıyor. En çok tercih edilense 1100 Euro bedelli (Almanya) Advantage paketi.

Kol dayanağındaki kabarma: Plastiğin bu şekilde deforme olması BMW'nin imajına pek yakışmıyor.

X1, iyi bir station gibi geniş bir bagaja sahip. Yükleme zemininin altında gizli bir bölüm daha bulunuyor.

BMW'NİN CEVAPLARI

Şişen direksiyon simidi hakkında
Direksiyon simidinin deri kaplı yüzeyi homojen bir parlaklığa sahipti. Bu da yaptığı yol miktarı ve yoğun kullanım nedeniyle yüzey kısmının aşındığı anlamına geliyor. Bunun ötesinde oluşabilecek aşınma belirtileri, direksiyon simidinin teknik durumuna bağlı değildir.

Kol dayanağındaki kabarma hakkında
İç döşeme yüzeylerindeki kabarmalar bugüne kadar istisnai olarak kalmıştır. Test aracınızın üretildiği zaman diliminde tedarikçi firmada bir üretim problemi vardı. Bunu gidermek için manuel yapıştırma sistemi, robot destekli otomatik bir sistemle değiştirildi.

ACC problemi hakkında
ACC sisteminin arızalanması büyük olasılıkla birleşik tehlike uyarısı ve Akıllı Güvenlik butonu üzerindeki konektördeki kısa devre sonucunda oluşmuştur. Şalterin sökülüp takılması ve bağlantı ünitesinin yenilenmesiyle bu problem hızla ve tamamen ortadan kaldırıldı.

kam. Test aracımız başarılı genel konseptiyle daha ilk kilometrelerde beğeni toplamaya başlamıştı. Örneğin meslektaşımız Lars Busemann 6.988 km'de deftere "Boyutları hoş, enlemesine konumlandırılmış motor sayesinde iç mekanı çok geniş ve görüş özellikleri de başarılı" diye yazmıştı. Arka sırada uzun boylular da rahat ederken, ileri-geri kaydırılabilen arka koltuk sırası vanları aratmayan bir değişkenlik sağlıyor. Uzun yolculuklarda rahat, şehirde ise kıvrak olan bu araç, güvenli güç aktarım yeteneğiyle de öne çıkıyor. Yani onun için "100.000 bin kilometre testinde rahatça ilerleyen mükemmel bir çok yönlü kişilik" denilebilir.

Diğer taraftan premium olması, en küçük sorunların bile iki kat ağırmış gibi algılanmasına neden oluyor. Meslektaşlarımız arasında aracın iki karakterinin olduğu konusunda tartışmalar yaşanmıştı. Örnek vermek gerekirse test pilotumuz Andreas Borchmann "her zaman en doğru vitesi hazır tutan, neredeyse telepatik bir otomatik şanzıman" yorumunu yaparken, ekip arkadaşı Dirk Branke buna karşı çıkıyordu: "Aisin üretimi şanzıman, uzunlamasına konumlandırılmış motorlarda kullanılan ZF şanzımanlardan daha sinirli çalışıyor."

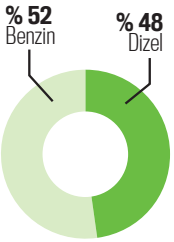
Benzer bir durum direksiyon için de yaşandı. Defterde "fazla güç gerektirmese de gayet hassas çalışıyor" (Borchmann) yorumuna karşı "huzursuz ve geri bildirimleri yetersiz" (Dierk Moller) saptaması kaydedilmişti. Herkes aynı otomobilden mi bahsediyor gerçekten? Adaptif süspansiyon (500 Euro ekstra) hakkında da farklı yorumlar yapıldı: Kimi sporcu derken kimi de sakin bir kişilik yazıyordu. Özellikle pistlere aşina olan yarış geçmişine sahip test pilotlarının X1'i fazla sert bulmaları ise daha da ilginçti. Mario Puksec: "Otoyolda bir lastik top gibi zıplayıp duruyor." Christian Steiger: "Spor modda bile darbeleri rahatça emen bir süspansiyon."

Peki ama başka bir dertleri yok muydu? Cevap kesin bir hayır! So-

FANATİK
Türkiye'nin Fanatiği

ğuk çalıştırmalar sonrasında kısa bir süre duyulan, dizelleri andıran tıkırtılar dışında bu motor, bir kedinin sakin mırıltılarıyla çalışıyordu. Rutini bozan tek şeyse 18 bin 805 km'de ekranda beliren "çarpışma uyarısı devre dışı" ikaz göstergesi oldu. Bunun sebebi olan dörtlü flaşör sistemindeki gevşemiş bir bağlantı problemi ise hızla giderildi. Kısmen kötü olan düz gidişin açıklamasını ise BMW, Runflat tipi lastikler olarak açıkladı ve bu lastiklerin zamanla kullanımdan kalkacağını söyledi.

Sert tepkilerle çalışan ve 140 km/s'de kendiliğinden devre dışı kalan mesafe takip destekli hız sabitleyicisi, aracı hızlı kullananları biraz sinirlendirmiş olabilir. X1 Proje Yöneticisi Karin Truckenbrodt bu sorunun sebebini şöyle açıklıyor: "Bunun nedeni kullanılan kamera nesli. Modern radar sistemleri 200 km/s'ye kadar devrede kalıyor." Yazılımların da hızla yaşlandığını



MOTORLAR
X1 müşterileri dizel motorları benzinliler kadar sevmiyor.

TAMİRATLAR

18.351 km'de
Çarpışma uyarısı sorunlu bir bağlantı nedeniyle can sıktı. Garantiden değişti.

40.752 km'de
Ön fren balatalarının yenilenmesi gerekti. Maliyet: 346 Euro.

65.336 km'de
Bu kez arkadaki balatalar bitti. Değişim için 359 Euro ödendi.

86.445 km'de
Ön akstaki fren diskleri ve balataları değiştirildi. Maliyet: 725 Euro.

TEKNİK VERİLER

Motor 4 silindir, turbo, önde enlemesine; **Motor hacmi:** 1998; **Maksimum güç:** 192 HP-5000 d/d; **Maks. tork:** 280 Nm-1250 d/d; **Güç aktarımı:** 4x4, 8 ileri otomatik şanzıman; **Boş ağırlık:** 1666 kg; **Yükleme kapasitesi:** 474 kg; **Bagaj hacmi:** 505-1550 lt; **Maks. hız:** 223 km/s; **Tüketim:** 6,3 lt/100 km; **CO_2:** 146 gr/km

TEST VERİLERİ

TEST BAŞLANGICI	
Hızlanma	
0-50 km/s	2,8 sn
0-100/-130 km/s	7,6/12,4 sn
0-160/-200 km/s	19,4/37,0 sn
Esneklik	
60-100 km/s	4,2 sn
80-120 km/s	5,2 sn
Fren mesafesi	
100 km/s soğuk	35,8 m
100 km/s sıcak	35,7 m
İç gürültü	
50 km/s'de (dB(A))	59
100 km/s'de (dB(A))	65
130 km/s'de (dB(A))	68
Test tüketimi	8,0
CO_2 (gr/km)	190

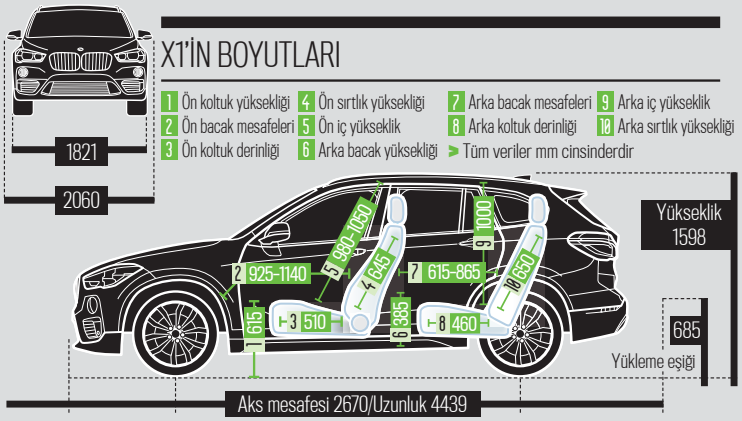
TEST SONU	
Hızlanma	
0-50 km/s	2,8 sn
0-100/-130 km/s	7,5/12,3 sn
0-160/-200 km/s	19,5/37,2 sn
Esneklik	
60-100 km/s	4,1 sn
80-120 km/s	5,2 sn
Fren mesafesi	
100 km/s soğuk	36,6 m
100 km/s sıcak	35,9 m
İç gürültü	
50 km/s'de (dB(A))	60
100 km/s'de (dB(A))	67
130 km/s'de (dB(A))	72
Test tüketimi	7,7
CO_2 (gr/km)	182
Güç ölçümü*	190 HP
Tüketim ölçümü (ECE)*	9,8/5,7/7,2

* : Güç ve ECE tüketim ölçümleri DEKRA'nın Klettwitz Teknoloji Merkezi'nde yapıldı

Zemin kayganlaştığı anda xDrive, çok kısa sürede önden çekişten 4x4'e geçiş yapıyor.

Koltuk minderleri 2 parçalı olarak ileri-geri kaydırılabiliyor, koltuk sırtlıkları ise 3 parçalı olarak yatırılabiliyor. Dolgular sert, görüş oldukça rahat. Yani uzun yolculuklar sorunsuz.

Göstergeler analog, orta konsol sürücüye dönük... Daha iyisini bulmak zor!



BMW X1 xDrive20i

		Hata puanı maks.
Güvenilirlik		
Yolda kalma	0 x 15	0
Motor/Şanzıman arızaları	0 x 15	0
Bozuk aktarma/fonksiyon parçaları	0 x 5	0
İlave kısa servis ziyaretleri	0 x 3	0
İlave çok günlük servis ziyaretleri	0 x 5	0
Arıza ve özel işlemler (radio/navigasyon/sıvılar vb.)	0 x 2	0
Arızalı küçük aksam (ampuller vb.)	1 x 1	1
Uzun dönem kalitesi (demontaj sonrası)		
Karoser (izolasyon, boya, döşemeler, zemin halıları)	0-5	1
Motor (güç, sızdırmazlık, aşınmalar)	0-5	1
Şanzıman (sızdırmazlık, aşınmalar, durum, debriyaj)	0-5	0
Egzoz (durum, katalizatör, bağlantılar, koruma sacları)	0-5	0
Süspansiyon (akslar, helezonlar, direksiyon, sabitleyiciler)	0-5	0
Elektrik (kablolar, prizler, kontrol üniteleri, sigortalar)	0-5	0
Günlük kullanım/sürüş özellikleri		
Test defterine düşülen kayıtlar eşliğinde	0-10	2
Toplam puan		**5**

0 Puan: 1+; 1-4 Puan: 1; 5-8 Puan: 1-; 9-12 Puan: 2+; 13-16 Puan: 2; 17-20 Puan: 2-; 21-24 Puan: 3+; 25-28 Puan: 3; 29-32 Puan: 3-; 33-36 Puan: 4+; 37-40 Puan: 4; 41-44 Puan: 4-; 45-48 Puan: 5+; 49-52 Puan: 5; 53-56 Puan: 5-; 57 ve daha fazla Puan: 6 (Alman okul notlarına göre 1 en iyi, 6 en kötü)

DEĞERLENDİRME
Burada sadece arızalar için eksi puanlar verilmiyor. Uzun dönem test ekibimiz aracın özelliklerinin yanında demontaj sonrası halini de değerlendiriyor. Bunların toplamları da karneye etki ediyor.

Auto Bild
100.000 km
UZUN DÖNEM TEST
NOTU 1-

SONUÇ

MANFRED KLANGWALD VE JOACHIM STAAT

Çok rahat ettiren yetenekli ve pratik bir yol arkadaşı. Ancak testte birçok meslektaşımız X1'i böyle gördü: Uzun yola uygun, römork çekebiliyor, gazlayabiliyor ve rahat da ettirebiliyor. Yüksek fiyatının karşılığında birçok şey de sunuyor. 100 bin km testini iyi bir notla bitirdi. Benzinli olması şart mı? Bunun cevabını dizellerin geleceği verecek.

Navi Plus adlı navigasyon sistemi kanıtlıyor: Tamam, sıkışık trafik uyarılarını eşzamanlı olarak alıp kullanabiliyordu ama yeni rota hesaplamasında sorun yaşıyordu. Bunun notunu ise Andreas May deftere kaydetmişti: "Sistemin hesaplama hızı eski cep telefonumunkinden daha yavaş." Trafik işareti algılama sistemi ise çok daha hızlı çalışıyordu ve Navi Plus sistemi bir head-up ekrana da sahipti. İlk başlarda tamamen gereksizmiş gibi görünen head-up ekran, arka planda dikkat çekmeden mükemmel bir şekilde çalışması nedeniyle, bir süre sonra varlığı özlenen sistemler arasına giriveriyor.

Aynı şeyi direksiyon için söyleyemiyoruz. Henning Klipp'in 70 bin kilometrede yaptığı yorum: "Çok kötü!" Bunun nedeniyse M direksiyonun (250 Euro) deri döşemesinin şişmesiydi. Proje Yöneticisi Truckenbrodt ise bunun istisnai bir durum olduğunu söylüyordu. Benzer bir durumu sağ ön kapının kol dayanağında da yaşadık: Test başlangıcından kısa bir süre sonra kaplama kabardı ve avuç içi boyutlarında bir şişlik oluştu. BMW "bir tedarikçi hatası" dese de bu, kesinlikle "premium" terimine yakışmıyordu.

Test sonunda yapılan söküm işlemi sırasında DEKRA uzmanı Marcus Constantin, sürücü koltuğunda deformasyona, aks taşıyıcıları ve kapı menteşelerinde yüzeysel paslanmaya, motor bölmesindeki su tahliye kanallarında yaprak kalıntılarına ve zemin kaplamalarında aşınmalara rastladı. Tüm bunlar da bir ceza puanı olarak geri döndü. Turbo hortumundaki sızıntı ve emme sisteminde rastlanan biraz yağ da karneye diğer bir ceza puanı olarak yansıdı. Toplamda ise X1, 5 eksi puan alarak testi 1- notuyla bitirdi.

Sonuç olarak X1, uzun dönem testimizi "1 Numara" ile bitirdi. Yani 2017'deki testte kötü sayılabilecek bir sonuç (4) alan 218i Active Tourer'dan çok daha iyi bir not almayı başardı. Demek ki oluyormuş, değil mi BMW?

Kalite seviyesi artsa da, dizel skandalı başarılı imajını bayağı olumsuz etkiledi.

VW Golf 1.6 TDI Comfortline
Üretim yılı
2015
Kilometre durumu
125.200 km

Artık daha da güçlü

VW GOLF

Dizel motorlu Golf'ler bir zamanlar iyi yatırım anlamına gelirdi. Bugünse, haksız da olsa, imaj problemleri var.

Başarı hikayesi uzun bir ısınma döneminin ardından sarsıntılı bir şekilde gerçekleşti. Ayrıca sadece 50 HP ile pek hızlı da değildi. Buna rağmen VW, 42 yıl önce ilk Golf'te dizel motorların kompakt sınıfa girişini sağladı. Her zamanki gibi kaliteliydi ve 6,5 lt civarındaki tüketimleriyle resmen bütçe dostuydu. Turbo, direkt enjeksiyon, pompa-meme, Common Rail... Golf'ün 7 kuşağı boyunca dizeller de sürekli gelişti. Güncel 2.0 TDI GTD bugün, 184 HP'lik gücüyle Golf'teki dizel evriminin zirvesini oluşturuyor. Peki ama geleceği nasıl görünüyor?

Egzoz gazı hilesi, bazı şehirlerde trafiğe çıkma izinlerinin kaldırılma riski ve VW bünyesindekiler de dahil olmak üzere artık tüketimleri iyice düşürülen verimli benzinli motorlar, dizel motorların işini iyice zorlaştırıyor. Satış rakamlarındaki gerileme de bunu kanıtlıyor.

Peki ama bu, ikinci el müşterilerinin dizel motorlu Golf'lerden uzak durmaları gerektiği anlamına mı geliyor?

Kesinlikle hayır! Golf VII neredeyse 6 yıldır piyasada ve pazara çıkmasından sadece 6 ay sonra ilk Euro 6 dizel seçenekleri de aileye eklendi. Hangi versiyon olursa olsun, aracın kaputunun altında EA288 kodlu motor görev yapıyor. "Hileci dizel" lakabı takılan EA189 kodlu öncüsü kadar manşetlere konu olmasa da, bu yeni motor da dizel skandalından biraz yara aldı. Yani bazı müşteriler ona da kuşkuyla yaklaşıp çekingenlik gösterdiler. Bunun diğer bir etkisi de Golf'ün ikinci elde değerini koruma özelliğinin gerilemesi oldu.

Değer kaybındaki bu artış (ülkemizde biraz daha düşük olsa da)

Golf VII ile gelecekte şehir trafiğine çıkabilme yasağından kurtulmak sadece Euro 6 motorlarla mümkün olacak.

TDI BLUEMOTION TECHNOLOGY

Dikkat: Tüm Golf VII'ler Euro 6'yı karşılamıyor! Ruhsatı dikkatle inceleyin!

Baz versiyon çok basit görünüyor: Ekstralardan kaçınmak kullanım rahatlığını olumlu etkiliyor.

EA288 kodlu motor, motor ömrü boyunca dayanacağı iddia edilen triger zinciri kullanıyor.

Teknik veriler

Motor (tip/silindir sayısı)	sıralı/4
Supap/eksantrik adedi	silindir başına 4/2
Motor hacmi (cc)	1598
Maksimum güç (HP-d/d)	110-3200
Maksimum tork (Nm-d/d)	250-1500
Maksimum hız (km/s)	200
0-100 km/s (sn)	10,5
Yakıt deposu (lt)	50
Şanzıman	5 ileri, manuel
Güç aktarımı	önden çekiş
Boyutlar (u/g/y) (mm)	4255/1799/1442
Bagaj hacmi (lt)	380-1270
Boş ağırlık (kg)	1295
Yükleme kapasitesi (kg)	580

bütçe hesaplarınızı yeniden gözden geçirmenizi sağlayabilir. Çünkü dizel motorla benzinli versiyonlar arasındaki dizel lehine fark, biraz geriledi. Diğer taraftan, kemikleşmiş hayran-müşteri kitlesi nedeniyle dizel motorlu Golf'lerin fiyatlarının bundan sonra çok daha fazla gerilemesini beklemiyoruz. Bunun nedeni ise ülkemizdeki çevreci anlayışın ve hükümetlerin çevreci yaptırımlarının Avrupa'dakiler kadar sert olmaması. Bir de Avrupa açısından bakalım: Yasaklar ve artan vergiler nedeniyle yaşamları zorlaşacak dizel motorlu ikinci el araçlar, başka ülkelere ihraç edilecek ve mutlu yaşamlarını oralarda (tabi ki bizde de) devam ettirecekler. Euro 6 normunu karşılaması sayesinde test aracımız Avrupa'da bir süre daha rahat edecektir. Geçen kuşakta iyice artırılan kalite

Beş kapılı versiyon çok tutulurken, 3 kapılı seçenek çok ender.

ÖNCÜLERİNDEN DAHA İYİ AMA MÜKEMMEL DEĞİL

Sağlamlığıyla tanınan Golf IV'ü, kalite seviyesi geriletilmiş V ve VI takip etti. Bu da müşteri güveninde hatırı sayılır bir düşüşe neden oldu. Tamamen yeni geliştirilen yedinci nesil ile Alman marka, her şeyi iyileştirmeye karar verdi. Ve bunu çoğunlukla başardı da. Motor ölümlerine bile sonlanabilen gevşeyen triger zincirleri gibi sorunlarsa tamamen ortadan kaldırıldı. Benzinlilerdeki yüksek yağ eksiltme eğilimi veya bozulan DSG şanzımanlar gibi sorunlarsa sadece azaldı. Araçta fazla bilgi-eğlence sistemi bulunması da günlük kullanımda can sıkıcı olabilir. Bu nedenle hangi ekstra donanım kalemlerine gerçekten ihtiyaç olduğunu iyi düşünmelisiniz. Bazı donanımlardan vazgeçmek hem satın alma fiyatını, hem de gelecekte pahalı tamiratlarla karşılaşma riskinizi düşürecektir.

Navigasyon sistemi
Konumunu kaybedip kendisini kapatabiliyor. Restart ya da güncelleme yardımcı olabilir.

Şanzıman
Hem 5 ileri manuel, hem de DSG şanzımanların sorun çıkarma riski var. 6 ileri manuel daha iyi.

Helezon/ Amortisörler
Çok yol yapılan modellerde erken aşınıyor. Bunu değişen sürüş tepkilerinden anlayabilirsiniz.

Fren diskleri
TÜV istatistiklerine göre aşınmaya oldukça yatkınlar.

seviyesiyle birlikte VW, uzun dönem kalitesine yeniden yatırım yapmaya başlamıştı. İşte bu yatırımlar Golf VII için de faydalı oldu. Artık ciddiye alınması gereken kronik problemler yok ve üretim bandına veda etmesine az bir zaman kala Golf VII, hiç olmadığı kadar kaliteli, sağlam ve olgunlaşmış bir otomobil haline geldi. Ayrıca tamamen zamandan bağımsız bir otomobil de oldu. Tüm eleştirilere rağmen devrimsel değişiklikler yapılmayan Golf tasarımı asla demode olmuyor. Örneğin çok iyi bakılmış 20 yaşındaki bir Golf IV bile insanlara gayet modern ve taze görünebiliyor. Golf en büyük avantajlarını, günlük yaşamınıza eşlik ederken gösteren bir otomobil. İster sevin isterse sıkıcı bulun, biraz objektif olarak yaklaştığınızda Golf'ü kesinlikle sevecek, en azından yeteneklerini taktir edeceksiniz. Piyasada onun kadar olgun ve eksiksiz ikinci bir seçenek yok. Müşteriler de böyle düşünüyor olmalı ki Golf'ü, onlarca yıldır Almanya'nın en çok satan modeli listesinde ilk sırada tutuyor.

Buna bağlı olarak Golf, anavatanında en fazla satılan ikinci el model unvanına da sahip. Bir öneri: Eğer yeterince yol yapıyorsanız, eskiden olduğu gibi bugün de doğru seçenek dizel motorlu bir Golf olacaktır.

Koltuklar konforlu ve geniş bir ayar imkanına sahip. Uzun mesafeler onunla problem değil.

EN TUTUMLU KOMBİNASYON

Eskiden en pahalı kombinasyondu: Dizel motorlu station. Bugünse bu modellerin fiyat seviyeleri geriliyor. Yine de geniş bagaj hacmiyle bir Euro 6 dizel motorlu station hala iyi bir alternatif.

Passat mı? Hayır! 4,57 m'lik boyuyla Variant orta sınıfa oldukça yakın boyutlarda.

SONUÇ
MALTE BÜTTNER

Golf VII kesinlikle iyi bir otomobil. Özellikle de sağlamlık ve uzun dönem kalitesinde. Euro 6 normunu karşılayan bir dizel ise onu hiç olmadığı kadar iyi yapıyor. Bize göre o, politik çekişmelerin mezesi yapılacak bir otomobil değil.

Şehir içinde Off-Road macerası

Turkcell Platinum Offroad Park'ın ev sahipliğinde bu sene ilk kez düzenlenen Turkcell Platinum Offroad Challenge birçok ünlü simayı bir araya getirdi.

Bu yıl ilk kez düzenlenen ve arazi yarışlarını şehrin kalbine taşıyan Turkcell Platinum Offroad Challenge, offroad tutkunu ünlüleri bir araya getirdi.

Maslak'taki Turkcell Platinum Offroad Park'ta düzenlenen ve 24 takımdan 48 offroad tutkununun kıyasıya yarıştığı turnuvanın birincisi, pilotluğunu Yakup Çavuş'un, co-pilotluğunu ise Orhan Cavuş'un yaptığı takım oldu. 3 etap ve 9 istasyondan oluşan zorlu parkurda mücadele eden ekiplerden pilotluğunu Ali Ataş'ın, co-pilotluğunu da Ömer Kızılay'ın yaptığı ekip ikinci, pilotluğunu Burak Altıntaş'ın, co-pilotluğunu ise İlkan Metin'in yaptığı takım ise üçüncülüğü elde etti. Offroad yarış turnuvasında mutlu sona ulaşan isimler ödüllerini Turkcell Pazarlama Direktörü Ömer Barbaros Yiş'in elinden aldı.

Türkiye ralli sezonu Kocaeli'de kapandı

2018 Türkiye Ralli Şampiyonası'nın 7. ve son ayağı olan Ford Otosan 36. Kocaeli Rallisi, 51 otomobil ve 102 sporcunun katılımıyla 17-18 Kasım tarihlerinde gerçekleştirildi.

Yarışta BC Vision Motorsport'tan Burak Çukurova-Vedat Bostancı ikilisi Skoda Fabia R5 ile birinci, GP Garage My Team'dan Hakkı Ağaoğlu-Erkan Güleren Peugeot 207 S2000 ile ikinci olurken, Ford Motorsport Turkey'den Yağız Avcı-Onur Vatansever Ford Fiesta R5 ile ise üçüncülüğe ulaştı.

Bu yarışın ardından Burak Çukurova-Vedat Bostancı ekibi Türkiye Ralli Şampiyonluğunu, Levent Gür-Oytun Albayrak Türkiye Historic Rally Şampiyonluğunu, Emrah Ali Başo-Gürkal Menderes Ali Sipahi Ralli Kupası birinciliğini matematiksel olarak garantilemiş oldular. 2018 Türkiye Ralli Şampiyonası puan durumu TOSFED Sportif Kurulu tarafından ilan edildikten sonra resmiyet kazanacak.

Toyota'dan dayanıklılık yarışında duble

Toyota, motorsporlarının en zorlu serilerinden biri olan biri olan Dünya Dayanıklılık Şampiyonası'nda, 2018-2019 şampiyonasının beşinci ayağını ilk sırada tamamlayarak hibrit yarış aracının başarısını bir kez daha gösterdi.

Şampiyonada iki TS050 Hybrid yarış aracıyla katılan Toyota, iki aracıyla birlikte ilk iki sırada finişe ulaşmayı başardı. 7 numaralı TS050 HYBRID'i kullanan Mike Conway, Kamui Kobayashi ve José María López, damalı bayrağı ilk sırada geçerek, arka arkaya ikinci galibiyetlerini aldılar. Böylece Dünya Şampiyonası'nda diğer Toyota'yı kullanan lider otomobille olan puan farkını beşe indirdiler.

KIŞ GELİYOR, HAZIRLIKLARI İHMAL ETMEYİN

Soğuk günler otomobiller için zorlu bir meydan okumadır: Motorlar çalışırken zorlanır, aküler ise limitlerine ulaşır. Zorlayıcı kışı rahatça atlatabilmeniz için birkaç öneri...

SİLECEKLER VE SU

Yazlık silecek sıvısını zamanında kışlığıyla değiştirmelisiniz.

Silecek suyuna katılacak uygun bir kışlık temizlik ürünü ve yeni silecek süpürgeleri rahat bir görüş sağlayacaktır.

Neden değiştirilmeli?
Alkol, soğuk havalarda silecek suyunun donmasını engeller. Alkol miktarının az olması suyun özellikle püskürteçlerde hızla donmasına neden olur. Silecekler için: Cama sürten kısımlar zamanla aşınır.

Nelere dikkat edilmeli?
Çöketlilere neden olup püskürteçleri tıkayabileceğinden yazlık ve kışlık temizlik katkılarını karıştırmayın. Konsantre ürünler daha ucuza malolur ama bunları asla saf olarak kullanmayın. Önemli: Camdaki buzu sileceklerinizde kazımaya çalışmayın. Park ettikten sonra silecekleri kaldırmak, hassas temas yüzeylerinin cama yapışmasını ve hasar almasını engelleyecektir.
Öneri: www.autobild.de adresinde temizleme ürünlerinin son testlerini bulabilirsiniz.

Birçok otomobilin silecek süpürgeleri rahatça değiştirilebilir.

15 Dakika — Acemi

POLEN FİLTRESİ

Test aracımız olan Suzuki'nin filtresi o kadar kirlenip tıkanmıştı ki, değişim bir öneri değil mecburiyetti.

Havalandırma sistemi dış havayı bir filtre üzerinden geçirerek iç mekana basınçla gönderir. Böylece iç mekanda ihtiyaç duyacağınız hava değişimini sağlar.
Neden değiştirilmeli?
Filtre zamanla tıkanır ve temiz hava girişi yavaş yavaş engellenir. Azalan oksijene bağlı olarak sürücü daha çabuk yorulur ve camlarda buğulanma artar.
Nelere dikkat edilmeli?
Aktif karbonlu filtreleri tercih edin. Aktif karbon sadece havadaki tozu değil, azotoksitler gibi zararlı partikülleri de filtreleyerek iç mekana ulaşmasını engeller.

20 Dakika — Basit tecrübe

Tamirat ve değişimleri bizzat yaparken yetenekleri-nize aşırı güvenmeyin! Şüpheye düştüğünüz durumlarda mutlaka servise başvurun.

BUJİLER

Bujiler genellikle bir kapağın altında gizlenmiştir. Bujileri takarken dikkatli olun, aşırı güç uygulamayın.

Bujiler, yarattıkları kıvılcımlarla silindirlerin içindeki hava-yakıt karışımını ateşleyerek patlama şeklinde yanmasını sağlar.
Neden değiştirilmeli?
Termik zorlanmanın çok güçlü olması, elektrotların zamanla aşınmasına neden olur.
Nelere dikkat edilmeli?
Araca uygun bujiler kullanılmalı. Temizliğe dikkat edilmeli: Yanma odalarına asla kir ulaşmamalı. Yenilerini takarken önce elinizle sıkıp, son montajı tork anahtarıyla yapın.

60 Dakika — Biraz tecrübe

FRENLER

Fren diskleri ve balataları yeterince güçlü, aşınmalar ise homojen olmalı.

Frenler her zaman iyi durumda olmalı. Ancak kış tatiline gidiyorsanız daha da dikkat etmelisiniz. Çünkü dik dağ yollarında balatalar çok daha hızlı aşınır. Fren hidroliği için: Çok uzun süreler kullanılmış olmamalı.

Neden değiştirilmeli?
Fren hidroliği hidroskopiktir yani su çeker. Bu da iyi değildir çünkü su 100 derecede (yüksek bölgelerde daha erken) kaynar. Fren hidroliğinin en geç, kaynama noktası 155 derecenin altına düştüğünde değiştirilmesi gerekir. Ancak 180 derecede değiştirmek daha güvenli olacaktır. Fren diskleri ve balatalar için: Eğer dağ yolculuğu öncesinde neredeyse tükenmiş durumdaysalar, dik bir dağ yolunda tamamen bitmeleri işten bile değildir.

Nelere dikkat edilmeli?
Fren hidroliğine ekleme yapılmaz. Hidrolik kabında eksilme varsa, bunun sebebini öğrenmek için servise gitmelisiniz, çünkü bunun nedenlerinden biri örneğin aşırı aşınmış balatalar ya da bir sistem kaçağı olabilir. Dolum için önemli: ayrışmaya ve arızalara neden olacağından DOT 4 ve DOT 5 ürünleri asla karıştırmayın. Kaynama noktası tespiti için servislerde özel bir test aygıtı bulunur. Fren diskleri her zaman balatalarla birlikte ve aksın her iki tarafı da aynı anda değiştirilmelidir.

Kaynama noktası serviste ölçülebilir. Bunun için biraz örnek alınır.

180 Dakika — Uzmanlık

SOĞUTMA SIVISI

Donma koruma özelliğini kontrol edin. Üreticilere göre bu seviye -25 ile -30 derece arasında olmalı.

Soğutma sıvısının tek görevi motoru donmaktan korumak değildir: Su tesisatında pas oluşmasını engeller, devridaim pompasında köpüklenme ya da kavitasyonun (hava kabarcığı oluşumu) da önüne geçer.

Neden değiştirilmeli?
Soğutma sıvısı yaşlanır. İçinde bulunan katıklar da eskir ve koruyucu özelliklerini kaybeder.

Nelere dikkat edilmeli?
Radyatör kapağını asla motor sıcakken açmayın! Çünkü soğutma sistemi basınç altındadır ve sıvının sıcaklığı 100 derecenin bile üzerinde olabilir. Soğutma sıvısı motora uygun olmalıdır aksi taktirde devridaim pompası zarar görebilir. Şebeke suyuyla takviye yapabilirsiniz ancak bu durumda donma noktasının yükselmesini engellemek için antifriz takviyesi de yapmalısınız. Bunun ölçümünü tahliye kabından yapmak hatalı sonuç verebilir. Dikkat: Piyasada silikat içeren ve içermeyen antifriz türleri vardır ve pas koruma özellikleri olumsuz etkileneceğinden bunlar birbiriyle karıştırılmamalıdır.

90 Dakika — Biraz tecrübe

BAKIM PERİYOTLARI

Standart bakım periyotları 12-24 ay arası ile 15.000-30.000 km olarak açıklanır. Servis defteri, kullanım kitapçığı ya da bakım kitapçıklarında aracınız için en doğru süre ve rakamları bulabilirsiniz.

AKÜ

Akü geriliminin ölçümü sadece bir ön bilgi verir. Daha kesin sonuçlar için servise başvurmalısınız.

Akü, motoru çalıştırmak için gereken elektriği sağlar. Çalıştırma sırasında marş motoru rahatça 150 Amper kadar elektrik çekebilir.

Neden değiştirilmeli?
Düşük sıcaklıklarda motor çok daha zor hareket eder ve daha zor çalışır. Bu da aküden daha fazla elektrik çekileceği anlamına gelir. Buradaki problemse, soğuğun akü kapasitesini de düşürmesidir. İşte bu nedenle akü sorunları kış aylarında daha sık gerçekleşir.

Nelere dikkat edilmeli?
Kış günlerinde sık sık kısa mesafeli araç kullanıyorsanız, aküye yardımcı olmak için birkaç şey yapabilirsiniz: Şarj takviyesi ya da arada bir uzun bir rota (alternatör eksilen şarjı tamamlayacaktır) yapmak. Elektrik kullanan sistemleri (koltuk ısıtıcıları, radyo...) kapalı tutmak da yardımcı olacaktır: Aküye şarj olabileceği daha fazla elektrik enerjisi kalır. Akünün durumunu voltmetre ile kontrol edebilirsiniz: Gerilim 12,8 V ise tam dolu demektir. 12,4 Volt kabul edilebilir, 12,2 Volt'ta uzun yol yapmak yeterli olurken, 12 Volt'un altında şarj takviyesi gerekir. 10,7 Volt'un altında ise akü genellikle ölmüş demektir. Dikkat: Gerilim ölçümü sadece şarj durumunu gösterdiğinden, akünün gerçek durumunu öğrenmek için bir servise gitmelisiniz. Bir uzman durumu daha doğru değerlendirecektir.

20 Dakika — Basit tecrübe

Yıkama: Düzenli yıkama kir birikimlerini ve buna bağlı paslanmaları engelleyecektir.

LASTİK

Doğru lastik basıncı önemlidir: Aşınmaları azaltıp güvenliği artırır.

Kış günlerinde sadece, zorlu şartlara en uygun seçenekler olan kış lastiği ya da 4 mevsim lastiği kullanın.

Neden değiştirilmeli?
Eğer kış lastiğiniz yoksa karlı ve buzlu zamanlarda trafiğe çıkmayın. En azından sorumlu bir sürücüyseniz! Diğer taraftan, zorlu şartlarda güvenli sürüş garantisini sadece iyi bir kış lastiği verebilir. Bu durumlarda kış lastikleri çok zorlanır, fren mesafeleri aşırı uzar ve güç aktarımı aşırı kötüleşir.

Nelere dikkat edilmeli?
Kış lastiklerinin yanaklarında bir kar tanesi sembolü bulunur. Tabandaki çok sayıdaki lamel de bu kış uzmanını işaret eder. 1,6 mm'lik minimum profil derinliği sınırı kış lastikleri için geçerli olsa da, bu rakam çok azdır. Yani avantajlarını koruyabilmeleri için 4 mm'nin altına inildiğinde yeni kış lastikleriyle değiştirilmelidir.

Bir kış lastiğinin profil derinliği en az 4 mm olmalıdır.

30 Dakika — Acemi

YAĞ & YAĞ FİLTRESİ

Yağ durumunu düzenli kontrol edin: Seviye her zaman ölçüm çubuğunun üst üçte birinde olmalı.

Motor yağı birçok görev üstlenir: Yağlamak, yatakları soğutmak, yabancı maddeleri uzak tutarak onları filtreye doğru yönlendirmek.

Neden değiştirilmeli?
Kullanım sırasında yağa yabancı maddeler karışır. Bunlar, yakıt, kurum ve aşınmış metal parçaları olabilir. Katıklar da zamanla tükenir ve yağ başarılı özelliklerini kaybetmeye başlar.

Nelere dikkat edilmeli?
Motor yağı, araç üreticisinin minimum standartlarını karşılamalı. Örneğin partikül filtreli bir dizel de bu, Low-Ash özelliğine sahip olmasını (partikül filtresinin erken tıkanmasını engellemek için) gerektirir. Yağla birlikte mutlaka yağ filtresini de değiştirin: Burada biriken yabancı maddeler filtreyi zamanla tıkayacaktır.

45 Dakika — Basit tecrübe

SONUÇ
BERND VOLKENS

Burada önemli olan sürücünün otomobilin tüm teknolojilerine hakim olması değil, anlayabilmesidir. Araçların da bazı talepleri olur. Bakım önemlidir, böylece motor uzun yaşar, güvenlikle ilgili donanımlar doğru çalışır. Sadece motor yağını ve lastik basınçlarını kontrol etmek bile büyük birer kazanımdır. Ayrıca birçok işlem de bizzat yapabileceğiniz kadar basittir.

KIŞ AKSESUARLARI

Kaliteli bir kar zincirini kalın eldivenlerle bile rahatça takabilirsiniz.

Aşırı karlı ve buzlu zamanlarda, örneğin kayak tatiline giderken, en iyi kış lastikleri bile limitlerine ulaşabilir. Böyle durumlarda zincirle yola devam edebilirsiniz.

Neden zincir olmalı?
Eğer dağ yollarına çıkacaksanız yanınızda zincir olmalı. Birçok dağ geçidi, aşırı yağış almaları nedeniyle sadece zincirlerle aşılabilir.

Nelere dikkat edilmeli?
Zincirin üzerinde "ÖNORM V 5117" ibaresi yoksa, Avusturya yollarında başınız polisle derde girebilir. Önemli: Her zincir kendine özgü özelliklere sahiptir. Ayrıca zincir takmak da zorlayıcı olabilir. Bu nedenle yolculuk öncesi birkaç deneme yapmak işinize yarayabilir. Öneri: Torpido gözünüzde bir alın lambası ve eldivenler bulundurun.

20 Dakika — Acemi

Kayak taşıyıcıları hem bagaj hacminden tasarruf hem de fazladan güvenlik sağlar.

GÜNDEM FUTBOL

23:00

CUMARTESİ

Cem Yılmaz - Uğur Meleke

Gündem Futbol Her Cumartesi 23:00

Futbolun gündemi CNN TÜRK Spor Direktörü Cem Yılmaz ve Hürriyet Gazetesi Yazarı Uğur Meleke'nin yorumları ve Süper Lig özet görüntüleriyle Gündem Futbol'da ekrana geliyor.

CNN TÜRK

ilk bilen siz olun

Yeni yıla Lumberjack farkı ile girin!

Yılbaşı kombinlerinin tamamlayıcısı Lumberjack modelleri, sevdikleriniz için alternatif bir yılbaşı hediyesi olarak da güzel bir seçenek sunuyor. Oerkesin gözdesi olan efsanevi River modeli dişli taban ve renkli bağcık detaylarıyla Lumberjack'in Kış Koleksiyonu'nda modern bir şekilde yorumlanıyor. Waterproof ürünler, postal botlar, casual alternatifler ve daha birçok seçenek Lumberjack'in 2018 Kış koleksiyonunda yerini alırken, erkek koleksiyonundaki outdoor modeller maceracı ruhlar için ön plana çıkıyor.

Caffe Nero'dan yılbaşına özel lezzetler

Caffé Nero'nun soğuk kış günlerini ısıtan enfes sıcak çikolatası Winter Spiced Hot Chocolate ve kadifemsi sütle karamelin mükemmel uyumundan oluşan Toffee Caramel Latte'si, yeni yıla keyifle merhaba demek isteyen lezzet tutkunlarını bekliyor. Eritilmiş, yoğun ve akışkan çikolatayla hazırlanan sıcak çikolata Winter Spiced Hot Chocolate, yumuşak içim sağlayan çırpılmış krema üzerine rendelenmiş ince çikolatasıyla yeni yıla sıcak bir başlangıç yapmak isteyenlerin damaklarını şenlendiriyor.

Yeni nesil sakal kesme makinesi

Kusursuz tasarımı ve dokunmatik dijital ekranıyla tıraş rutini keyifli bir hale dönüştüren TouchTech, en son kullanılan ayarları hafızasına kaydediyor. Böylece kişiselleştirilmiş bir tıraş tecrübesi sunarak zamandan da tasarruf etmenize yardımcı oluyor. TouchTech, 0.1mm'den başlayan 175 farklı uzunluktaki tarak seçenekleri sayesinde arzulanan görünüme kolaylıkla erişilmesine yardımcı oluyor. Sakal uzunluğunu algılayan SenseSpeed teknolojisi ise tıraş bıçaklarını otomatik olarak ayarlayarak kullanım kolaylığı sağlıyor.

Dockers'tan şık yılbaşı hediyeleri

Smart 360 Flex ürün ailesine ait Workday ve Downtime pantolonları ve değişen iklim koşullarına uyum sağlayan All Seasons Tech pantolon, hediye alternatiflerinde öne çıkıyor. Kolayca kombinlenebilen Dockers pantolonlar, her ortama uygun, rahat bir tarz sunuyor. Yenilenen kesimleriyse konfor ile şıklığı bir yaşam biçimi haline getirmeye devam ediyor. Smart Koleksiyonu'nun inovatif ürün yelpazesine ait Smart 360 Flex Downtime, dört yöne esneyebilen kumaş yapısı, esnek bel bantı ve gizli güvenlik cepleriyle öne çıkıyor.

Peugeot Legend Lifestyle koleksiyonu

Peugeot, hayranları için tasarladığı yeni Legend kıyafet ve aksesuarları tanıtıyor. Marka hayranlarının beğenisine sunulan yeni kıyafetler yıl boyunca giyilebiliyor. Sweatshirtler kapüşonlu veya bisiklet yaka alternatifleriyle siyah veya beyaz olarak sunuluyor. Tişörtler de siyah veya beyaz renklerde sunulurken 1970'lerin logosundan esinlenen klasik deri bir aslan motifine sahipler. Altın Peugeot Legend logosuna sahip siyah tükenmez kalem ve kutusu ise günlük yaşama şıklık kazandırıyor.
Bilgi için: https://boutique.peugeot.com

Armani Exchange saatleriyle stilinizi konuşturun

Saat&Saat'in yetkili Türkiye distribütörü olduğu Armani Exchange, Kış 2018-2019 sezonunda markanın ruhunda bulunan fark edilir şıklığı ve dinamizmi saat modellerine yansıtarak farkını bir kez daha gösteriyor. Armani Exchange erkek saat modelinde, siyah ve gri kamuflaj deseni, enerjisi en yüksek renklerden olan turuncu detaylarla karşımıza çıkarak stilini konuşturmak isteyen erkeklerin tercihi oluyor. Kadın saat modeli ise metalik gri tasarımı ve kristal taş dokunuşlarıyla büyülü bir dünyaya davet ediyor.

DKNY Saatlerine Zarif Dokunuş

DKNY Kış 2018-2019 sezonunda yenilenmiş materyaller ve çarpıcı tonlarındaki tasarımlarıyla daha feminen bir görünüme imza atıyor. Saat&Saat'in tek yetkili Türkiye distribütörü olduğu DKNY kadın saat koleksiyonu, sezonun ruhuna yakışacak saat modellerini daha sportif bir görünüm ile zenginleştiriyor. Dikkat çeken mor deri kayışı ve yuvarlak kasası ile yumuşak geçişli bir uyum sağlıyor. DKNY Kış 2018-2019 saat modelleri Saat&Saat mağazalarında ve www.saatvesaat.com.tr' de sizleri bekliyor.

Hayatın içinde kamufle olmak

Tiberland Ashbrook saatleri kamuflaj deseniyle dikkat çekiyor. Bu farklı erkek saati, çelik kasası, kamuflaj deseni ve kaliteli deri kayışıyla dikkat çekiyor. 46 mm kasa ebadına sahip olan saat 100 metreye varan su geçirmezlik özelliğiyle dalgıçlar için de ilginç bir alternatif olacaktır. Tiberland Ashbrook saatleri mavi ve kahverengi ağırlıklı olmak üzere iki farklı kamuflaj desenine sahip.

Aquis Date artık daha işlevsel

Oris dalış saatleri artık sadece su altındaki maceralarda değil aynı zamanda günlük hayatta da kullanılabilir hale geldi. Normalden daha ince tasarlanan boynuz ve bilezik, kasaya ve saatin tamamına daha zarif bir hava vermekte. Kadran üzeridenki kollar ve indeksler daha keskin bir görünüm alırken düzleştirilen vidalı güvenlik kolu ve koruyucuları saate daha şık bir hava katıyor. 30 bar (300 metre) kadar su geçirmezlik özelliği ile Aquis Date scuba dalgıçları için ideal.

Vintage Omega tutkunları için

Seamaster 300, dalış saatleri dünyasında gerçek bir ikon. 1957'de tanıtılan modelin klasik görünümü günümüzde en modern materyaller ve saat üretim teknolojileriyle güncellendi. 41 milimetrelik bu model, paslanmaz çelik ve 18 ayar Sedna altın ile şık bir tasarım sunuyor. Kum raspalı siyah kadranında, "vintage" Super Luminova kaplamalı 18 ayar Sedna altın ibreler bulunuyor ve cilalı seramik çerçevesi de OMEGA Ceragold dalış ölçere sahip. Şeffaf kasa arkasına baktığınızda OMEGA Master Co-Axial Calibre 8401 mekanizmayı göreceksiniz.

Gelecek Ay Auto SHOW'da

10 OCAK'TA BAYİLERDE

Karşılaştırma

Küçük sınıfta büyük rekabet!

Küçük otomobil, otomatik şanzıman... Ford Fiesta, Toyota Yaris Hybrid, Hyundai i20, VW Polo... Peki hangisi daha konforlu!

Sürüş izlenimi

Kia Niro EV

Kullanılmış otomobil

Citroen C4 Cactus

Test

Jaguar i-Pace

DB DOĞAN BURDA DERGİ **Auto SHOW** Auto Europe Group üyesidir.

Yayıncı: Doğan Burda Dergi Yayıncılık ve Pazarlama A.Ş

İcra Kurulu Başkanı Cem M. Başar
Yayın Direktörü Murat Köksal
Yayın Yönetmeni (Sorumlu) Hırant Kasapoğlu
Haber Merkezi Özgen Bilir
Görsel Yönetmen Murat Çavdar
Görsel Danışman Murat Öksüz
Marka Müdürü Ayşegül Parlayan

Yönetim Tüzel Kişi Temsilcisi M. Rauf Ateş
Finans Direktörü Didem Kurucu
Satış ve Dağıtım Direktörü Egemen Erkorol
Üretim Planlama Direktörü Yakup Kurtulmuş

Ankara Temsilcisi
Erdal İpekşen 0 312 207 00 71

Reklam
Grup Başkanı Nisa Aslı Erten Çokça
Grup Başkan Yardımcısı Neslihan Can
Satış Müdürü Beril Güroğlu Sözkesen
Teknik Müdür Ayfer Kaygun Buka
Tel: 0 212 336 53 61 - 62
Rezervasyon Tel: 0 212 336 53 00 - 57 - 59
Faks: 0 212 336 53 92 - 93

Ankara Reklam Satış Müdürü
Beliz Balıbey Tel: 0 312 207 00 72 -73
Hedef Sayfalar
Tel: 0 212 336 53 70 Faks: 0 212 336 53 91
Reklam Bölgeler Satış Müdürü Dilek Ünlü
Tel: 0 212 336 53 72 Faks: 0 212 336 53 91

Doğan Burda Okur Hizmetleri Hattı
0212 478 0 300 okurhizmetleri@doganburda.com.tr
Doğan Burda Abone Hizmetleri Hattı
0212 478 0 300 Fax: 0212 410 35 12-13
abone@doganburda.com.tr / www.doganburda.com.tr
Her gün saat 09:00-22:00 arasında hizmet verilmektedir
Yönetim yeri: Kuştepe Mah. Mecidiyeköy Yolu Cad. No:12 Trump Towers Kule 2 Kat:21-22-23 34387 Şişli-İST.
Tel:0 212 410 32 00 Faks:0 212 410 35 81
Baskı: Bilnet Matbaacılık ve Yayıncılık A.Ş.
Dudullu Organize San. Bölgesi 1.Cad. No:16 Ümraniye-İSTANBUL
Tel: 444 44 03 - Fax: (0216) 365 99 07-08
www.bilnet.net.tr / Sertifika No: 31345
Dağıtım: Turkuvaz Dağıtım Pazarlama A.Ş.

Yayın Türü: Yerel, süreli, aylık
Auto SHOW Dergisi, Doğan Burda Dergi Yayıncılık ve Pazarlama A.Ş tarafından T.C yasalarına uygun olarak yayınlanmaktadır. Auto SHOW'da yayınlanan yazı, fotoğraf, harita, illüstrasyon ve konuların isim ve yayın hakkı Doğan Burda'ya aittir. İzinsiz ve kaynak gösterilerek dahi kullanılamaz.

FIPP üyesidir

TÜRKİYE'NİN YENİ TRENDİ

HBH
HALI BAGAJ HAVUZU

Dokuma ve örme olmayan tekstiller şeklinde özetleyebileceğimiz NonWovenlar, ileri teknoloji ile gerçekleştirilen işlemlerle, örülmeden doğal veya sentetik elyafların düz ağlarda birleşmesinden ya da bağlanmasından oluşuyor.

Halı bagaj havuzlarının alt yüzeyi birinci sınıf polietilen malzeme ile kaplandığından dolayı sıvı geçirmeme özelliğinin yanı sıra ses izolasyonu görevi de yapmaktadır.

Bagaj havuzları aracınızın modeline göre üretilmiş olup aracınızın bagaj kısmına yerleştirildiğinde tüm yüzeyi kaplamaktadır. OEM Standartları'nda üretilen halı bagaj havuzu alev almaz katkılı olup ayrıca koku yapmamaktadır.

NonWoven çoğunlukla "mucize kumaş" veya "tekstilin üçüncü boyutu" olarak adlandırılır. NonWoven kumaş, dokuma veya örme kumaştan çok farklıdır. Nedeni; tül yüzey oluşumunun, ısıtma ile gerçekleşmesidir.

Bilinen bagaj havuzlarından farklı bir hammadde ile üretilen bagaj havuzumuz bu sayede alev almaz ve kendini söndürebilen yapısıyla otomotiv sektörünün vazgeçilmezleri arasındadır. Halı yüzeyin alt kısmına lamine edilmiş polietilen madde sayesinde ürünümüz ses ve titreşimler için aracınızdamükemmel bir izolasyon sağlamış olmakla kalmayacak, aynı zamanda aracınızın bagaj kısmını sıvı sızmalarına karşı koruyacaktır. Ayrıca halı bagaj havuzunun malzeme tutucu özelliği ve ürün üzerindeki iç setler sayesinde bagajınıza yerleştirdiğiniz malzemelerin kayması minimum seviyeye inecek, bu sayede bagaj içi güvenliğiniz sağlanacaktır.

- Su Geçirmez
- Alev Almaz
- Kaymayı Engeller
- Isıya Dayanıklı (+50 / -50)
- Leke Tutmaz
- Geri Dönüşümlü
- Elastik
- Koku Geçirmez
- Ses İzolasyonu

Yerli Sermaye 100% Türk Malı

OUR STANDARD YOUR GUARANTEE

ISO 9001 Quality
ISO 14001 Environment
OHSAS 18001 Health & Safety
ISO / TS 16949 Global Automotive

info@halibagajhavuzu.com www.halibagajhavuzu.com 0850 201 9002

Aşırı ısı motorunuzun derinliklerinde başlar.

PETRONAS Syntium ısıyı kaynağında durdurur.

PETRONAS SYNTIUM

MOTORDAKİ AŞIRI ISIYLA SAVAŞIR

°CoolTech™ teknolojisine sahip PETRONAS Syntium motordaki aşırı ısıyla savaşmak için tasarlanmıştır.

Az kişi bunu bilir, ancak normal araç kullanım koşullarında da aşırı ısı motorunuzda bulunur.
Bu aşırı ısı, zamanla kritik motor bileşenlerinde ciddi hasara neden olur.
Üstün CoolTech™ teknolojisine sahip PETRONAS Syntium motorunuzdaki kritik ısı bölgelerini hedefleyerek, aşırı ısıyı azaltmak için formüle edilmiştir. Yüksek sıcaklıklara dayanabildiği için motor parçalarının hasar görmesini engeller, böylece aracınız her zaman en iyi durumda kalır ve performans gösterir.

Daha fazla bilgi için **www.pli-petronas.com/petronas-syntium**

Sorunuz mu var:
uzmaninasor.tr@pli-petronas.com

Oil Developed For

AMG PETRONAS MOTORSPORT

www.pli-petronas.com

Auto SHOW

KIŞ LASTİĞİ REHBERİ

Auto SHOW DERGİSİ'NİN ÜCRETSİZ EKİDİR.

Continental

Continental
The Future in Motion

TEST ŞAMPİYONU

WinterContact™ TS 860
2017 ve 2018'de yapılan
14 bağımsız testi*
birincilikle tamamlayarak
şampiyonluğunu kanıtladı.

auto motor sport
Testurteil Ausgabe 21/2018
TESTSIEGER
Sehr empfehlenswert
CONTINENTAL WinterContact TS 860
205/55 R 16 H

AUTO ZEITUNG
TESTSIEGER
CONTINENTAL
ContiWinter Contact TS 860
Format 205/55 R16 91H M+S
Ausgabe 21 / 2017

ADAC Motorwelt 10/2018
16 Winterreifen im Test
CONTINENTAL
WinterContact TS 860
Dimension 205/55R16 91H
Reifen-Label E/B/72
ADAC
gut (2,2)
Test

YOLA **ŞAMPİYONLA** ÇIKIN!

* 2017 ve 2018'de, bağımsız test kuruluşları ve dünyaca ünlü otomobil dergileri tarafından yapılan 14 farklı kış lastikleri testini birinci olarak tamamlamıştır. Ayrıntılı bilgi için www.continental-lastikleri.com.tr

GERMAN TECHNOLOGY

www.continental-lastikleri.com.tr

içindekiler

4. Sayfa
Her Mevsimde Doğru Lastik

5. Sayfa
Kış Lastiği Diş Derinlik Göstergesi

6. Sayfa
Mükemmelden daha azına razı olmuyoruz.

7. Sayfa
Continental'in Ödüllü Kış Lastiği

8. Sayfa
Kış lastiğinde üstün performans

9. Sayfa
Neden kış lastiği?

10. Sayfa
Kış lastikleri ne zaman takılmalı?

18. Sayfa
Kışın araç kullanırken

20. Sayfa
Kışın Araç Kullanacaklar İçin 10 Altın Kural

22. Sayfa
Kışın Güvenli Sürüş İçin

24. Sayfa
Yağmurlu havalarda güvenli seyahat için...

26. Sayfa
Yaz ve Kış Koşullarında Zemin Isısına Duyarlılık ve Tutunma

28. Sayfa
Kış Lastikleri Tanıtımı

7°C

Kış lastiklerini kullanma zamanı:

- Kış yaklaşırken sürücüler her türlü hava koşulu için hazırlıklı olmalıdır.
- Yaz lastikleri ile ESC sistemi donanımlı modern bir araç bile buz üzerinde, kuru zemindekiyle aynı performansı gösteremez.
- Sadece karla kaplı yollarda değil, genel olarak soğuk hava şartlarında, kaza riski yazın olduğundan 6 kat daha fazladır. Bu nedenle 7°C'nin altındaki sıcaklıklarda yaz lastikleri depoya kaldırılmalıdır.
- Lastiklerin, birer ileri teknoloji ürünü olduğu, yol ve kullanım şartlarına göre ayarlanmış özel karakteristikleri bulunduğu asla unutulmamalıdır.

Her mevsimde doğru lastik

Kışın Kış Lastikleri

7°C'nin Altında Kış Lastikleri

Sırt hamuru karışımları ve sırt tasarımları sayesinde, kaygan ve ıslak zeminlerde daha fazla yol tutuş sağlayan kış lastikleri bu nedenle kış koşullarında daha güvenlidir.

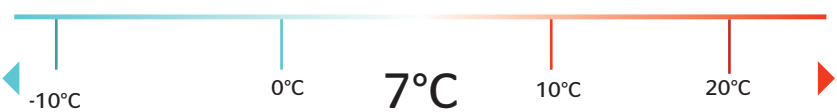
Sipe System sayesinde kar ve buz ile daha iyi kenetlenen kış lastiklerinin tek avantajı sadece soğuk havalarda güvenli sürüş sağlamaları değil, aynı zamanda ekonomik olmalarıdır.

Yazın Yaz Lastikleri

7°C'nin Üzerinde Yaz Lastikleri

Sırt deseni, yaz koşullarındaki ıslak ve kuru yollarda kısa fren mesafesi sağlayan yaz lastikleri, yol koşullarına göre yaz mevsiminde yüksek sürüş dengesi ve iyi yol tutuş sağlar.

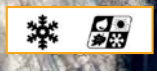
Bunun yanı sıra özel sırt karışımları sayesinde, sıcak havalarda kış lastiklerinden daha fazla kilometre yapılmasına olanak tanıyan yaz lastikleri yakıt tüketimini de azaltır.



M+S Sembolü: Bu sembol lastiğin, çamurlu ve karlı bir yüzeyde standart yaz lastiklerine oranla daha başarılı olduğu, ancak ondan bir kış lastiği performansı beklenmemesi gerektiği anlamına gelir.

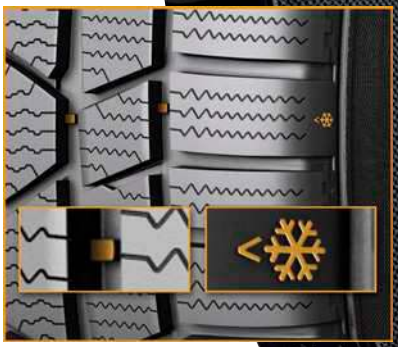
Üzerinde bu işaret bulunan bir lastik, kış şartları için uygun olarak nitelendirilen standart bir lastiğe oranla %7 daha iyi fren kabiliyetine sahiptir.

Piyasadaki birçok lastikte bulunan bu semboller, üzerinde bulundukları lastiklerin dört mevsim kullanılabileceği anlamına gelir. Ancak bu lastiklerden de bir kış lastiği performansı beklenmemelidir.



Kış lastiği diş derinlik göstergesi

- Lastik diş derinlik göstergesi, lastiğin taban desenleri ile aynı seviyeye geldi ise bu, 4 milimetrelik bir diş derinliği kaldığı anlamına gelir. Bu da o lastiğin kış şartları performansının sınırının son noktasına geldiğini ifade eder.
- Kış lastiklerinin kış şartlarında güvenle kullanılabilmesi için en az 4 milimetrelik bir diş derinliğine sahip olması gerektiğini savunan Continental bunu özel bir sembol ile gösteriyor. Ayrıca yasal sınır olan 1,6 milimetre diş derinliğini gösteren Tread Wear Indicators (TWI) sembolü de aynı lastiğin üzerinde yer alıyor.



Mükemmelden daha azına razı olmuyoruz.

Continental'in 1871 yılında Hannover'de kuruluşundan itibaren tek bir hedefe odaklandık: konfor ve keyiften ödün vermeden trafikte mutlak kontrolü sağlamak. Alman mühendislik uzmanlığımız ve tüm otomotiv teknik bilgimiz her bir lastikte bir araya geldi.

Sayısız yenilik ve önde gelen otomobil üreticileri ile yakın işbirliğimiz otomobil sektörünün gelecek trendlerini belirlememize yardımcı olacak temeli sağlıyor. Continental'ın birinci sınıf lastikleri haklı olarak bağımsız testlerde sürekli "kesinlikle tavsiye olunur" derecesi alıyor.

Günümüzde, 61 farklı ülkede, 235.000 kalifiye çalışanımız, en kontrollü şekilde daha konforlu, daha sürdürülebilir ve daha güvenli hareket edebilmeniz için tüm tutku ve deneyimlerini inovasyonlarımıza katıyor.

Her sürücü için aynı sonuç: her türlü koşulun üstesinden gelecek derecede yüksek güven.

Neden Continental? Güven ve kontrol

Continental tüm dünyadaki yolları ve bu yollarda nasıl fren yapmak gerektiğini anlıyor. Her gün tüm tutkumuzu ve deneyimimizi inovasyonlarımıza katıyoruz. Sadece en kaliteli malzemelerden yapılan her yeni ürünle standardı belirliyoruz. Hangi araç modeli veya yol durumunda olursa olsun, Continental lastiği sizi her zaman şeridinizde tutar

Zorlu lastikler için daha zorlu testler gerekir

Güvenliğinizi dünya çapında test ediyoruz.

Yıl boyu ABD; Yeni Zelanda, İsveç, İspanya ve de Hannover yakınında bulunan Contidrom pistlerinde yaptığımız lastik testlerinde sınır tanımadığımızı her daim gösteriyoruz - Contidrom, bağımsız uzmanlar tarafından da referans olarak gösterilen bir pisttir. Tüm kış ve yaz lastiklerimiz dünyanın dört bir yanında her türlü hava ve yol koşulunda test edilir

Test deneyimimizi konuşturan rakamlar

- 890 test aracı
- 250.000 lastik
- Binek araç testlerinde kat edilen 40 milyon kilometre
- Dayanıklılık ve hız testlerinde kat edilen 200 milyon kilometre
- Yılda değerlendirilen 500.000 örnek malzeme

CONTINENTAL'İN ÖDÜLLÜ KIŞ LASTİĞİ

- Dünyanın en büyük uluslararası lastik ve orijinal ekipman tedarikçilerinden Continental'in kış lastiği ürün yelpazesi, son bir yılda **ADAC, Auto Motor Sport, AutoBild, Auto Express** gibi Almanya ve dünyanın önde gelen yayınlarının bağımsız testlerinden geçer not alarak rakiplerini geride bıraktı.
- Son 2 yılda tüm bağımsız testlerin% 80'inden fazlasında en çok önerilen lastik markası olan Continantal, özellikle bu yıl şimdiye kadar bütün testlerde aldığı skorun en iyisini aldı. Tek ürün segmentinde tüm rakiplerini geride bırakan Continental'in ödüllü kış lastiği **WinterContact TS 860,** tüm zorlu hava koşullarında mükemmel yol tutuşu, fren mesafesi ve kaymadan viraj alabilmesiyle en güvenilir lastik olduğunu bir kez daha teyit etmiş oldu.
- Continental'in zorlu koşullar için özel olarak geliştirdiği **WinterContact TS 860**, henüz 2016'da piyasaya çıkmasına rağmen, son olarak Continental lastiklerini performans, kalite, güvenlik ve görünüş açısından değerlendiren Auto Express kış lastiği testlerinde üç yıldır, art arda birincilik kazandı.

Kış lastiğinde üstün performans ve ileri teknolojinin adı: **ContiWinterContact™ TS 860**

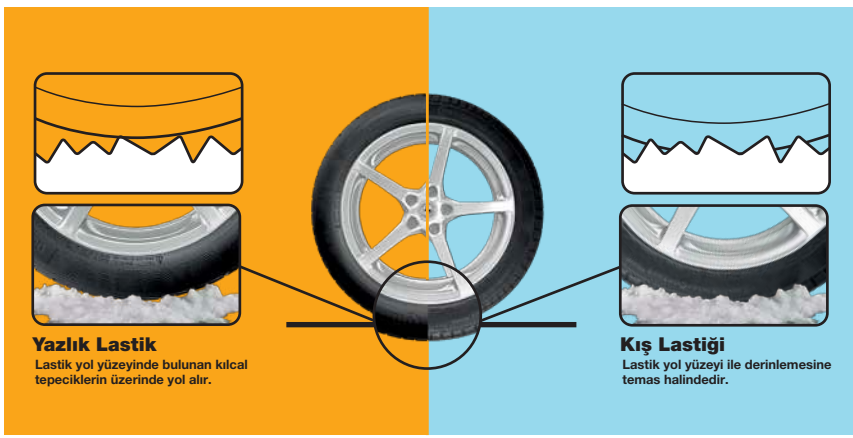
› Özel sırt tasarımı ve kauçuk bileşimi ile performans artışı sağlayan ContiWinterContact TS 860, güvenli sürüş özelliğiyle zorlu hava koşullarında esnekliğini koruyarak, frenleme kabiliyetini ıslak, buzlu ve karla kaplı yollara güvenle aktarıyor. Continental'in alanında uzman mühendisleri tarafından, kompakt ve orta büyüklükte araçlara yönelik geliştirilmiştir.

› Continental tarafından geliştirilen buzlu yolda fren teknolojisi **(Liquid Layer Drainage)** ise buzlu yolda lastiğin temas yüzeyini sürekli olarak sudan arındırmaya yardımcı oluyor ve su tahliyesine olanak sağlayarak buzlu ve donmuş yollarda fren performansını artırıyor.

› **WinterContact TS 860, Snow Curve+** teknolojisi sayesinde de lastiğin karla kaplı yollarla kenetlenmesini güçlendiriyor. Bu teknoloji, tüm lastik profili üzerinde 1000'i aşan noktada karı sıkıştırarak, toplamda ve özellikle viraj alma esnasında daha iyi kavrama sağlıyor.

Neden kış lastiği?

Yaz lastiklerinin bileşenleri +7°C'nin altındaki sıcaklıklarda sertleştiği için yol tutuşları azalır. Kış lastikleri ise hem özel profil yapısı hem de üretildikleri "silica" (silisyum minerali) esaslı, doğal kauçuk oranı yüksek özel hamurları sayesinde yumuşak kalır ve +7°C'nin altındaki hava şartlarında kuru asfalt, kar ve buzda tutunmayı arttırır.



Bir lastiğin kış lastiği olup olmadığı nasıl anlaşılır?

Herkes otomobilinde, tüm yıl boyunca güvenlik kriterlerini en iyi şekilde yerine getirecek lastikler kullanmayı tabii ki ister. Ancak 365 gün boyunca, ortalama 50°C ısı farklarında (+40°C ila -8/10°C arası) aynı güvenlik kriterleri ile yol almak teknik olarak henüz mümkün değil. Bu nedenle kış mevsiminin zorlu şartlarına uygun olarak kış lastiği kavramı doğmuş. Peki nedir kış lastiği?

Lastik Üreticileri Birliği (Rubber Manufacturers Association/RMA) ve ABD'de ürün standartlarını belirleyen bir kurum olan ASTM'nin şartlarını sağlayan ve üzerinde bu sembolü taşıyan lastikler "kış lastiği" olarak kabul edilir.

"Dört mevsim lastiği" olarak da bilinen M+S lastikleri (M=Mud/Çamur, S=Snow/Kar) çamur ve kar üzerinde daha iyi sonuç elde etmek için üretilmiş, ancak bu ek özelliklerinin standardı olmayan lastiklerdir. Bu harfleri taşıyan lastiklerin hangi şartları yerine getirdiği tam olarak belli değildir. Normal yol koşullarında ve yol dışında 4x4 SUV araçların fabrika çıkışı lastikleri genellikle M+S sembolünü taşır. Ancak standart binek otomobiller için de üretilen bu lastiklerin, kış lastiklerinin gösterdiği performansı ortaya koyamadığı yapılan testlerle de kanıtlanmıştır. Bu lastikler ile ilgili yapılan testlerin sonuçlarını yan sayfadaki tabloda görebilirsiniz.

Kış lastikleri ne zaman takılmalı?

Hemen hemen her sonbahar aynı olay yaşanır... "Kış lastiklerini takmak için daha zaman var, acele etmeye gerek yok" ya da "Meteoroloji kar yağışından bahsetmedi" deriz ve bir sabah aniden lastikleri alelacele değiştirmemiz gerekir. Çünkü ya gece aniden kar bastırmıştır ya da kış lastiklerini takmanın zorunlu olduğu gün gelmiş çatmıştır.

Kış lastiklerinizi takmak için kar yağmasını veya kış ekipmanlarının zorunlu hale geldiği tarihi beklemeyin! Her şeyden önce dikkate alınması gereken kriter hava sıcaklıklarının düşmesidir.

Birdenbire böylesi bir durumla karşı karşıya kalmak tatsız olmasının ötesinde aynı zamanda tehlikelidir. 7°C'nin altındaki sıcaklıklarda yaz lastiklerinin hamurunun sertleştiğini ve kavrama kapasitesini kaybettiğini biliyor muydunuz? Bu nedenle sıcaklıklar düşer düşmez kış lastiklerinizi takmanızı öneriyoruz. Çünkü kış lastikleri performanslarını düşük sıcaklıklarda gösteren hamurlara; ıslak, karlı ve buzlu zeminlerde kavrama ve çekiş kabiliyetini korumasını sağlayacak dişlere ve kılcal kanallara sahiptir.

Kış lastiklerinin hamuru, düşük sıcaklıklarda korunacak bir esnekliğe sahiptir. Bu da kış koşullarında daha iyi kavrama garantisi anlamına gelir.

Yollar karlı değilken kış lastiğini neden kullanayım?

Sertleşen hava şartlarına karşın hâlâ kar lastiklerini takmamak öncelikle risk yönetimi açısından son derece yanlıştır. Stratejik bir hareket olan kış lastiklerini kullanmaya başlamak bir risk yönetimi, kar zinciri takmak ise kriz yönetimidir. Buna bağlı olarak, ne kadar çok risk yönetimi yaparsanız, o kadar az kriz yönetimi yapmaya ihtiyaç duyarsınız.

Kış lastiği -kar yağsın ya da yağmasın- düşük sıcaklıklarda aracın yola tutunma gücünü artırır, aşırı buzlanma olmadığı sürece aracın kar üzerinde gitmesine ve durmasına olanak tanır. Özellikle kuru yollardan kaygan yollara (köprü veya viyadük üzerinde buzlanma veya siyah/kara buz vb.) ani girişlerde aracın yolda kalma şansını artırır. Bir başka deyişle kış lastikleri olası riskleri azaltır. Yaz lastikleri ise aynı şartlarda, özellikle de ani zemin değişikliklerinde aracı yolda tutamaz. Ayrıca çok daha erken ve sık kar zinciri takma ihtiyacı doğuran yaz lastiklerine zincir takıldığında yavaş gitme ve kuru zeminde çıkarma zorunluluğu da ortaya çıkar.

Kavrama kenarı ve kılcal yarıklar

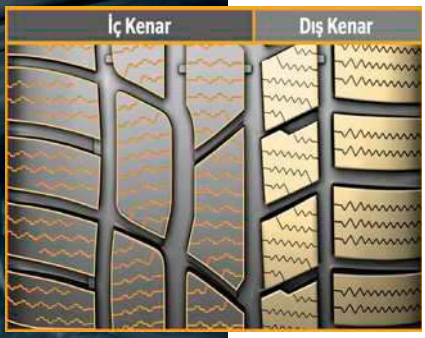
Bir kış lastiği üstün tasarımı ile daha yüksek oranda kavrama kenarına ve kılcal yarıklara sahiptir. Bu sayede daha başarılı fren performansının yanı sıra hassas direksiyon hakimiyeti sağlanır.

Geniş Kanal ve Oluklar

Bir kış lastiği, yağmur ve erimiş karın hızla tahliye edilmesini sağlayan iki, üç veya dört adet geniş, merkezi (çevresel) kanala sahiptir.

Çoğu zaman yönlü diş yapısı

Kış lastikleri, çoğu zaman yönlüdür. Yani tasarımları sürüş yönünü dikkate alır. Diş yapıları, erimiş karı daha iyi tahliye etmeye ve yuvarlanma gürültüsünü düşürmeye yönelik V biçiminde bir desene sahiptir. Yönlü bir lastik genelde rotasyon yönünü belirten bir ok işareti taşır. Bazı kış lastikleri asimetrik bir desene sahiptir. Lastik sırtı her biri farklı özelliklere sahip üç bölgeye (iç, merkez, dış) ayrılmıştır. Bu üç bölgenin bir araya getirilmesi lastiğin performansını optimize eder. İç ve dış yüzler "Inside" (iç) ve "Outside" (dış) olarak adlandırılır.



Yoğun kılcal yapı ve asimetrik desen

Bir kış lastiği bir yaz lastiğinden beş kat fazla kılcal kanala sahiptir. Bu yoğun kılcal kanallar, zemin üzerinde sıkışan kar ile temas edecek olan kavrama kenarlarının sayısını katlayarak kavramayı arttırır. Bazı kış lastikleri asimetrik bir desene sahiptir. Lastik sırtı her biri farklı özelliklere sahip üç bölgeye (iç, merkez, dış) ayrılmıştır. Bu üç bölgenin bir araya getirilmesi lastiğin performansını optimize eder. İç ve dış yüzler "inside" (iç) ve "outside" (dış) olarak adlandırılır.

Kar lastiği ile kış lastiği farklı mı?

İngilizce konuşulan ülkelerde her ne kadar "snow tyre", yani "kar lastiği" tabiri kullanılsa da, bizim coğrafyamızda kar lastiği pek kullanılmaz. Zira bu lastikler yılın önemli bir bölümünü kar altında geçiren ve lastiğin hemen hemen hiç asfalta temas etmediği coğrafyalarda kullanılmaktadır. Bizim gibi 3-4 ay kışı yaşayan ve karın yerde 2-3 hafta kaldığı ülkelerde Kış Lastiği kullanmak en doğrusudur. Kış lastiğine "kar lastiği" denmesi, o lastiğin, "sadece kar üzerinde kullanılabildiği" ya da "kar üzerinde, kar zinciri kullanılmasını gerektirmediği" gibi yanlış anlamalara neden olmaktadır. Sonuç olarak kış lastiği yerine kar lastiği denmesi doğru değildir.

Kış lastiği hangi tekerleklere takılmalıdır?

Kış lastikleri dört tekerleğe de takılmalıdır. Çünkü aracın en kısa mesafede durması hareket edebilmesinden daha önemlidir. İyi bir fren performansı ve kararlılık için dört tekerlekte de kış lastiği bulunması gerekir.

Kış lastiği takılı bir araçta zincir bulundurmak şart mıdır?

Karayolları Trafik Kanunu ve Karayolları Trafik Yönetmeliği' nin ilgili maddesi gereği, karlı ve buzlu yollarda bir takım zincir-çünkü çamurda da zincir gerekebilir- yaza-kışa bakılmaksızın araçta bulundurulmalı. Bu zorunluluk yaz veya kış lastiği takmış tüm araçlar için geçerlidir.

Kış lastiği takılı araca zincir takılır mı?

Trafik yetkililerinin talebi durumunda takılmalıdır. Kış lastiği takılı araçlara ne zaman kar zinciri takılması gerektiği, trafik polisi ve trafik jandarmasının yetkisinde olmakla birlikte, ilgili sorumluluk öncelikle sürücülere aittir.

Yola daha iyi tutunması için kış lastiklerinin havasını düşürmek doğru mu?

Hem yaz hem de kış lastiklerinin hava basıncı "kesinlikle" lastik ve araç üreticisinin verdiği değerlerde olmalıdır. Öte yandan, düşük basınç durumunda sanıldığı gibi yola tutunma artmamakta, tam aksine lastiğin yola

tutunmayı artıran profilleri yetersiz basınçtan dolayı işlevsiz kalmaktadır. Genel kanının aksine, hava basıncının istenen değerden 0,1-0,2 bar daha yüksek basılmasının, kış lastiklerinde yol tutuşu artırdığı saptanmıştır. Son olarak, lastik basıncının düşürülmesinin aracın dönemeç kararlılığını olumsuz etkilemesinin yanı sıra yuvarlanma direncini, dolayısıyla da yakıt tüketimini artırdığı unutulmamalıdır.

Madem yola daha iyi tutunuyor, o zaman 12 ay boyunca kış lastiği kullanmak daha güvenli değil mi?

Kış lastikleri ile yazın yapılan fren testleri, yaz lastiklerine göre daha uzun fren mesafeleri vermiştir. Yazın 100 km/s hızda yapılan fren testinde durma mesafesi kış lastikleri ile 41 metre, yaz lastikleri ile 38 metre olarak ölçülmüştür. Üç metrelik bu fark gerektiğinde

hayat kurtarabilir. Bu nedenle kış lastiklerini yazın kullanmamak gerekir. Öte yandan kış lastiklerinin yaz lastiklerine göre daha pahalı olduğu da göz önüne alınacak olursa, bu kararın ekonomik olmadığı da ortadadır.

Kış lastiği çok pahalı!

Buna sakın inanmayın. Yaz ve kış lastiklerinizi doğru bir şekilde dönüşümlü kullanırsanız, sonuçta lastiklerinizi normalde aşındıracağınızdan daha fazla aşındırmazsınız. Şüphesiz, dört adet kış lastiği ve dört jant önemli bir maliyet kalemi yaratacaktır. Ancak burada söz konusu olan ek bir harcama değil, hazır bir değere sahip olmaktır.

Öncelikle, kış lastiği fiyatları ile yaz lastiği fiyatları arasında ciddi farklar olmadığını bilmenizde fayda var. İki lastik türü arasında, boyutlarına, markalarına ve kategorilerine göre ortalama %30'luk bir fark vardır. Bunun yanı sıra, kış lastiklerinizi kullandığınız süre boyunca yaz lastiklerinizi kullanmadığınız için (Örneğin Kasım - Mart ayları arasındaki 5 ay) onların ömrünü o kadar uzatmış olursunuz.

Sonuç olarak, bir otomobilin lastiklerinin ortalama üç yılda bir değiştirildiği dikkate alındığında, yaz lastikleri ve kış lastikleri dönüşümlü bir şekilde kullanılırsa, bir yaz lastiği takımı ve bir kış lastiği takımı aynı kilometre ömrü için altı yıl boyunca yeterli olacaktır.

Ayrıca, kötü hava şartlarının hüküm sürdüğü kış mevsiminde güvenli bir şekilde araç kullanmak böyle bir yatırımı hak etmiyor mu?

Kış lastikleri için daha az harcama

Baromètre Pneumatiques'in gerçekleştirdiği bir araştırmaya göre sürücülerin %85'i kış şartlarında sürüşten kaynaklanan endişe olgusunun kaza riskini arttırdığını itiraf etmektedir. Aynı endişe kışın ayağımızı gazdan çekmemize neden olur. Bu nedenle yapacağınız yatırımın miktarını düşürmek için de yaz lastiklerine oranla daha düşük bir hız endeksine sahip kış lastiklerini seçebilirsiniz. Hız endeksinin normalde kullanılandan en fazla bir harf düşürülmesi önerilir. Örneğin W (270 km/s) kategorisi hız endeksinden V (240 km/s) kategorisine geçmek gibi.

Kış lastikleri daha çabuk mu aşınır?

Kesinlikle hayır! Kış lastiklerinin hamuru, kışın normal bir lastiğin standart kış koşullarında aşınacağından daha fazla aşınmaz. Kış lastikleri sadece 7°C'nin üzerindeki sıcaklıklarda kullanılırsa daha hızlı aşınır. Aynı şekilde kış şartlarında kullanılan bir yaz lastiği de frenleme, kayma, yön hâkimiyeti, kalkış patinajı gibi durumlarda daha çok zorlanacağı için daha çabuk aşınacaktır.

ABS, ESP, ASR: Elektronik sürüş destek sistemleri kar üzerinde ne kadar etkilidir?

Eskiden yalnızca üst sınıf araçlarda kullanılan elektronik sürüş destek sistemleri artık daha fazla otomobil modelinde bulunuyor. Kilitleme Önleyici Sistem (ABS), Acil Fren Destek Sistemi (EBA), Patinaj Önleme Sistemi (ASR) ve Elektronik Denge Programı (ESP) bunların en bilinenleri.

Gelişmiş teknolojiye sahip bu sistemler, motor ve frenler üzerinde etkili olarak sürücünün acil durumlarda araç kontrolünü elinde tutmasını sağlıyor. Tahmin edileceği gibi kuru ve nemli zeminde son derece faydalı olan bu destek sistemleri zaman zaman kar üzerinde de beklenmedik avantajlar sağlıyor. Peki eğer mümkünse bu sistemleri devre dışı bırakmalı mıyız? Kesinlikle hayır. Çünkü yüksek performanslı kış lastikleri ile beraber kullanıldıklarında tekerleklerin kavrama ve hareket kabiliyetini ciddi ölçüde arttırıyorlar.

ABS patinajı önler fakat frenleme mesafelerini arttırır

ABS, 10 yıldan daha eski araçlar dışında tüm araçlarda kar üzerinde doğru bir şekilde çalışır. Ancak bu sırada frenleme mesafeleri ikiye, hatta bazı yüzeylerde üçe katlanır. Bu durum dikkate alınarak hız azaltılmalı ve yavaşlamalar önceden planlanmalıdır.

Bununla birlikte ABS, sağ ve sol tekerlekler arasındaki kavrama farkı nedeniyle olumsuz sonuçlar doğurabilir. Örneğin zeminin sadece yarısı kar ile kaplı ise bu durumla karşılaşabilirsiniz. Ayrıca yol düzensiz bir yapıya sahipse parazit tepkiler de ortaya çıkabilir.

ESP: düşük kavrama söz konusu olduğunda kalkış sırasında devre dışı bırakılmalıdır

ESP'nin işlevi, aracı mümkün olduğunca yolda tutmaktır. Bu sistem aynı zamanda virajda yetersiz dümenleme (ön lastik takımının kayması) ve aşırı dümenleme (arka lastik takımının kayması) risklerini de azaltır. Tekerleklerin direksiyon hareketlerine yanıt vermediğini tespit ettiği anda, kavrama kabiliyeti tekrar yerine gelene kadar ilgili tekerlek veya tekerleklerin üzerinde devreye girer. ESP, araç hareket halindeyken kar üzerinde iyi sonuç verir. Ancak yoğun buzlu bir zeminde veya yokuş yukarı kalkış sırasında ASR aracı bloke edebilir.

En yeni ESP sistemleri karda hafif bir patinaja izin veren bir pozisyona sahiptir. Nispeten eski sistemlerde ise sistemi bir müddet devre dışı bırakmak ve araç hareket ettiği anda tekrar açmak yeterli olacaktır. Elektronik sürüş destek sistemlerinin yaygınlaşması ile lastik üreticileri artık bu sistemlerin etkisini arttıran lastikleri piyasa sunmayı tercih ediyor.

Bu yaklaşım Continental'ın ContiWinterContact gamında da görülebilir. Örneğin TS 830 P modeli, boylamasına ve yanal kuvvetleri bir araya getirebilen sinüs dalgası şeklindeki kılcal kanallar ile donatılmıştır. Performansı Fransa'nın Alpe d'Huez kayak merkezindeki Trophée Andros pistinde teyit edilen bu lastik, sürüş destek sistemlerinin etkisini optimize etmek üzere tasarlanmıştır.

Kışın araç kullanırken

Kış lastikleri kavrama ve hareket kabiliyeti garantisi sağlasa da, sürüşünüzü yolun durumuna (taze kar, erimiş kar, buzlanma...) adapte etmelisiniz. Kontrol dışı patinajları önlemeye yönelik birkaç temel tavsiyeyi aşağıda bulabilirsiniz.

Limitlerinizi bilin

İyi sürücü, aracını hızlı kullanan değil aracının zemin ile temasını kaybetmesini engelleyen sürücüdür. Bu nedenle kış mevsiminde uygulanması gereken ilk kural hızı düşürmektir.

Fren yapmayı önceden planlayın

Kaygan zeminde sert fren yapmak kaçınılmaz bir şekilde kontrol kaybına yol açar. Böyle bir durumla karşılaşmamak için önünüzdeki araçla aranızda yeterli güvenlik mesafesi bırakın ve ani yön değişimlerinden kaçının.

Gaza yavaşça basın

Çeker tekerleklerin patinaj yapmasını önlemek için aşamalı olarak hızlanın. Eğer aracın kavrama kabiliyetini kaybettiğinizi hissediyorsanız bir üst vitese geçin. Tekerleklere giden güç bir anda düşecek ve tekrar kavrama kabiliyetine kavuşacaksınız. Zorlu yokuşlarda da aynı şekilde hareket etmeyi unutmayın.

Virajlarda kontrollü-temkinli sürüş

Burada da öngörü esas niteliği taşır. Bir viraja gireceğiniz sırada yol henüz düz iken yavaşlayın. Direksiyonu hafif bir şekilde çevirerek yavaş bir

hızla virajı alın. Viraj sonunda gaz pedalını köklemeden aşamalı bir şekilde hızlanın. Bu önlemlere rağmen otomobiliniz patinaj çekmeye başlarsa, aracın kontrolünü sağlamak için bir şansınız daha var o da gözlerinizi yoldan ayırmamak. Eğer gözünüzü bir nesneye sabitlerseniz bu nesneye çarpma olasılığınız son derece yükselir.

Önden çekişli araç (çeker tekerlekleri öndedir)

• Araç hâkimiyetinin kaybedilmesi sert frenlemeden kaynaklanıyorsa fren pedalını tamamen serbest bırakın.
• Eğer ön tekerlekler zemin ile teması kaybederse gaz pedalını yavaşça serbest bırakın ve ön lastik takımına daha fazla ağırlık vermek için debriyaj pedalına basın.
• Kontrolü tekrar sağladıktan sonra daha uygun bir sürüş tarzı uygulayın.

Arkadan itişli araç (çeker tekerleri arkadadır)

• Patinaj sert frenlemeden kaynaklanıyorsa fren pedalını tamamen serbest bırakın.
• Eğer arka tekerlekler kavrama kabiliyetlerini kaybederse, kavramayı geri kazanmak için gaz ve debriyaj pedalları ile oynayın.
• Araç hâkimiyetini geri kazanmak için direksiyonu gitmek istediğiniz yöne yavaşça çevirin.
• Kontrolü tekrar sağladıktan sonra daha makul bir hız ile sürüşe devam edin.

Patinaj önleme sistemi (ASR) kullanılmalı mı?

ASR, aracın kalkışı sırasında patinaj yapmaya başlayan tekerleğe uygulanan tork kuvvetini düşürerek bu kuvveti diğer tekerleğe aktarır. Bu sayede kar ve buz üzerindeki kalkışları daha güvenli hale getirir. Buna karşılık çeker durumdaki tekerlek de kavrama kabiliyetini kaybettiğinde ASR, tekerlekler kavrama kabiliyetini yeniden kazanıncaya kadar motorun gücünü aşağı çeker. Aşırı derecede kaygan bir yüzeyle karşılaşıldığında patinaj limiti o kadar düşük olabiliyor ki, motor, otomobili harekete geçirmeye yetecek kadar tork kuvveti üretmeyebilir. Bu sorunu çözmenin de tek yolu ASR'yi devre dışı bırakmaktan geçer.

Kışın araç kullanacaklar için 10 Altın Kural

1 Kasım - Mart ayları arasında yaz lastiklerini çıkartarak kış lastiklerine geçin. Şu ana kadar "Neden kış lastiği kullanmalıyım?" sorusunu yeterince cevaplandırdığımızı sanıyoruz. Ancak yine de şunu hatırlatmakta fayda var; ortalama 2000 kılcal yarık, yaz lastiklerine oranla çok daha fazla kavrama kenarı ve sert hava şartlarına uygun taban hamuru ile kış lastikleri, soğuk hava şartlarında güvenli sürüşün olmazsa olmazı konumunda.

2 Yaz lastiklerini, mevsimi geldiğinde güvenle aracınıza tekrar takabilmek için bu lastiklerin uygun koşullarda saklanması gerekiyor. Bunun en kolay yolu da lastiklerinizi ücretsiz bir şekilde saklayabileceğiniz "Continental Lastik Oteli"nden geçiyor. Eğer "Lastiklerimi kendim saklayacağım, uygun yerim var" diyorsanız, lastiklerin, güneş ışınlarına doğrudan maruz kalmamasına; petrol türevi, boya, vernik gibi kimyasallarla direk temas etmemelerine, lastiklerin saklandığı ortamda ozon gazı ve karpit türevi kaynak makinelerinin gaz salınımlarının olmamasına dikkat edin. Ayrıca aracın hangi lastiği olduklarını hatırlamak için lastiklerinizin üzerini -tercihen tebeşirle- işaretleyin. Sol ön, sağ arka gibi...

3 Aracınızın kışlık bakımlarını mutlaka yaptırın.

4 Teknik kontroller dışında sizin de aracınız ile ilgili yapabileceğiniz şeyler var. Örneğin cam suyuna, donmaya karşı çeşitli kimyasallar koyabilir; camlara, su kaydırıcı, don çözücü, buğu giderici gibi uygulamalar yapabilirsiniz. Bu arada kaporta işlerinden mümkün olduğunca kaçının. Zira nem, ıslaklık ve tuz paslanmaya yol açabilir. Aracınızın kauçuk fitillerini basit talk pudrası ile ovalamak, bu bölgelerdeki donmaları da asgariye düşürecektir.

5 Aracınızda, buz kazıyıcı, akü kablosu, battaniye, eldiven, el feneri ve uzun süre dayanabilecek yiyecek-içecek bulundurun. Kapı kilit don çözücüyü de -aracın içinde bulunması mantıklı olmayacağı için- evinizde araç anahtarınıza yakın bir yerde bulundurun.

6 Kış aylarında hava ve buna bağlı yol koşulları göz açıp kapayıncaya kadar değişebileceğinden, aracınızı her zamankinden çok daha dikkatli kullanmanız gerektiğini unutmayın.

7 Kış aylarında özellikle yol zemini ve sıcaklık arasındaki oluşabilecek ciddi farklılıklar, güneşli bir havada dahi birdenbire sis oluşmasına neden olabilir. Bu durumda ilk yapmanız gereken, ayağınızı gazdan yavaşça çekmek, bu esnada da önünüzdeki ve arkanızdaki araçlar ile mümkün mertebede güvenli bir sürüş mesafesi sağlamak olmalıdır. Özellikle sisli havaların doğal sürüş dinamiği olan "koloni halinde araç takibi" sırasında kendinizi sadece önde bulunan aracın stop lambalarına göre ayarlarsanız çoğu zaman kaza kaçınılmazdır. Böyle bir sonuçla karşılaşmamak için takometrede gördüğünüz değerin en az yarısı kadar bir güvenlik mesafesi bırakmanız en doğrusu olacaktır.

8 Kış koşullarının bir diğer fenomeni suda kızaklamadır. Yani lastiğin önünde ve altında lastiğin drenajından daha fazla suyun birikmesi, lastiğin bir anlamda yüzmesine yol açar. Bu durumda en doğru tercih fren yapmak yerine, ayağınızı gazdan çekerken diğer ayağınızla -lastikleriniz tekrar yolu tutuncaya kadar- debriyaja basmanız ve sonra da aracınızın yönünü güvenli noktaya doğru çevirmektir.

9 Buz tutan viyadükler kışın son derece tehlikeli olur. Viyadüğün öncesinde ve sonrasında yol son derece kuru ve sağlıklı iken viyadüğe girdiğinizde buz tutmuş bir zemin ile karşılaşmanız muhtemeldir. Zira viyadüklerde ısı transferi sağlam bir zemindeki yola oranla çok daha çabuk olur; soğuk bir rüzgâr, havada bulunan nemin bir anda viyadük zemininde yoğuşmasına ve sonrasında da donmasına neden olabilir.

10 Kış lastikleri zincir ile aynı işlevi görmez. Zira zincir sadece karlı değil, çamurlu bir zeminde de sizi bu güç durumdan kurtarmak için gereklidir. Zincir ayrıca son derece yoğun ve basılmamış karın bulunduğu zeminlerde de gerekli olabilir. Çoğu zaman zincir kullanmayız ve sadece onun fiziksel varlığına odaklanır; eski otomobilimizden yeni otomobilimize transfer ederiz. Bu arada yeni alınan aracın lastiğinin ve/veya jantının değiştiğini gözden kaçırırız. Zinciri sadece karlı ya da çamurlu zeminde kullanmanız, sert bir zemine geldiğiniz anda çıkarmanız gerekir. Günümüz modern araçlarındaki elektronik donanım, sert zeminde zincirli araç kullanırken oluşan aşırı titreşimden (rezonanstan) zarar görebilir.

Kışın güvenli sürüş için...

1. Görüş açısı: Sürücüler araçlarının cam ve aynalarının temizliğinden emin olmalıdır. Temiz bir görüş yoksa güvenli sürüş de yoktur. Güvenlik için ilk kural görüş mesafesinin iyi olmasıdır. Otomobilin camlarındaki su birikintileri ve karlar yola çıkmadan önce mutlaka temizlenmelidir. Otomobilin tavanında biriken kar parçaları, arkadan gelen otomobilin görüş açısını olumsuz etkileyeceği için harekete geçmeden önce otomobilin tavanı mutlaka temizlenmelidir.

2. Yol hazırlığı: Yola çıkmadan önce mutlaka hazırlık yapılmalı. Bunun için,

a. Araçta kış lastikleri takılı olup olmadığı,
b. Radyatördeki antifriz-su karışımının ideal ölçülerde olduğu,
c. Akü,
d. Sileceklerin sağlamlığı ve cama yapışıp yapışmadığı,
e. Aracın bütün ışıklarının çalışır durumda olduğu,
f. Farların temizliği,
g. Aracın ısıtma sistemlerinin iyi çalışıp çalışmadığı kontrol edilmeli.

Bunların yanı sıra farlar hep açık olmalı, camlar buz tutmuşsa otomobil alçak devirde çalıştırılmalı ve araç kar yağarken park alanına geri geri park edilmeli.

Standart lastikleri kışın zorlu hava şartlarında kullanmak, lastiklerin ömrünü azaltır. Kış aylarında yüksek kazanç elde etmek için tasarlanan lastikleri yazın kullanmak, onların daha çabuk aşınmasına ve bir sonraki kış döneminde performansının düşmesine neden olur. Bu nedenle Ekim - Kasım' da kış lastiklerini taktırmak ve bir sonraki kış döneminde kullanmak üzere Mart - Nisan' da çıkarmak en doğru kullanım şekli olacaktır.

Soğuk hava koşulları, akünün performansını %45-50 düşürür. Akü bitmeden önce küçük bir uyarı verir. Güç durumda kalmamak için bir uyarı hissedildiğinde akü hemen kontrol edilmelidir. Akü üç yıldan daha fazla bir süredir kullanılıyorsa, kış başlamadan servise uğranması ve kontrol ettirilmesi gerekir. Ayrıca akünün araç kablolarıyla temas eden uçlarının oksitlenmişlerse temizlenmesi de son derece önemlidir.

Sileceklerin fazla aşınmaması gerekir. Aksi takdirde silecekler işlevlerini tam olarak yerine getiremez. Ayrıca yeterli kalitede olmayan silecekler, sıcaklık eksi değerlere düştüğünde aşırı sertleşmenin yanı sıra cama yapışarak kullanılmaz hale gelebilir.

3. Yolda rahatlık: Araç kullanırken ani manevra yapılabileceği akıldan çıkarılmamalıdır. Bu yüzden hareketleri zorlaştırmayacak rahat giysiler giymek çok önemlidir. Kalın ve kaba giysiler, hareketleri zorlaştıracağı gibi emniyet kemerinin etkisini de azaltır.

4. Sürüş kuralları: Normal hava şartlarındaki dikkatin daha fazlası kışın gösterilmeli ve öndeki araçla aradaki takip mesafesinin mümkün olduğunca çok bırakılması gerekmektedir. Bu sayede fren yapılması gerektiğinde uzayacak fren mesafesi kaza riski doğurmayacaktır.

Yumuşak ve yeni yağan kar ise tam fren duruş mesafesini kısaltır. Çünkü ön tekerlekler bir kürek işlevi görür ve aracın önünde kar birikmesini neden olur. Bu durum sürücüler tarafından genellikle bir avantaj olarak algılansa da biriken kardan çıkmak sürücüyü zora sokacaktır.

5. Risk faktörleri: Kışın buzlanma riski rüzgâra açık yerlerde daha çoktur. Bu nedenle sürücüler üzerinde ilerledikleri zeminin altında buzdan bir kütle olabileceğini akıldan çıkarmamalıdır. Buzlanma olasılığına karşı virajlara, viyadüklere, köprü altlarına ve üstlerine yaklaşırken mutlaka hız düşürülmeli ve direksiyon mümkün olduğunca yavaş çevrilmelidir. Yokuşlara nispeten hızlı girilerek aracın hareket enerjisinden faydalanmaya çalışılmalıdır. Buna karşın yokuş aşağı inerken frenlemeden kaçınmak da son derece önemlidir. Çünkü kızaklayan ve kaymaya başlayan lastikler yola tutunamaz, bu nedenle aracı yönlendirmek oldukça güçleşir.

6. Lastik seçimi: Kış lastiklerinin diş derinliğinin 4milimetrenin altında olmaması güvenlik açısından önemlidir. Seçtiğiniz lastik geniş tabanlı ise daha güvenli bir sürüş sizi bekliyor demektir. Yeni teknoloji ile üretilen geniş tabanlı lastiğin yol ile teması daha fazla olacağı için sudan kurtulma ve yola tutunma özelliği normal bir lastiğe oranla çok daha iyidir.

   Kış aylarında ıslak zeminli yollarda nispeten daha fazla su kaplı yüzeylere girildiğinden aracın kayması son derece normaldir. Bu nedenle yolun iyi belirlenmesi, hızın azaltılması ve takip mesafesinin arttırılması gerekir. Unutmayın, kızaklayan bir lastiğin yolu kavraması imkânsızdır. Araç kaydığı takdirde savrulmayı önlemek için yapılması gereken, direksiyonu aracın kaydığı yöne çevirerek direksiyon hâkimiyetini yeniden kazanmaktır. Tabii bunu yapabilmek için uygun bir diş derinliğine sahip lastikleri kullanıyor olmak gerekir.

7. Fren: Kışın güvenli bir şekilde durabilmek için frene hafif şekilde basmak gerekir. Araçta ABS var ise pedala tam basınç uygulanmalıdır. Arkadan gelen araçlar ani yavaşlamalarda mutlaka dörtlü flaşörler yakılarak uyarılmalıdır. Karlı zeminlerde, her türlü manevra çok daha yavaş ve dikkatli yapılmalı, yokuşlarda önceki araçla aradaki takip mesafesi daha uzun tutulmalıdır.

8. Sis: Sisli havalarda yol sınırları belirsizleşir. Çift yönlü bölünmemiş yollarda yolu belirlemek için asla orta çizgiler takip edilmemelidir. Sis farlarının sağlam ve temiz olmasına özen gösterilmeli, zorunlu olmadıkça sis varken yola çıkılmamalıdır.

Yağmurlu havalarda güvenli seyahat için...

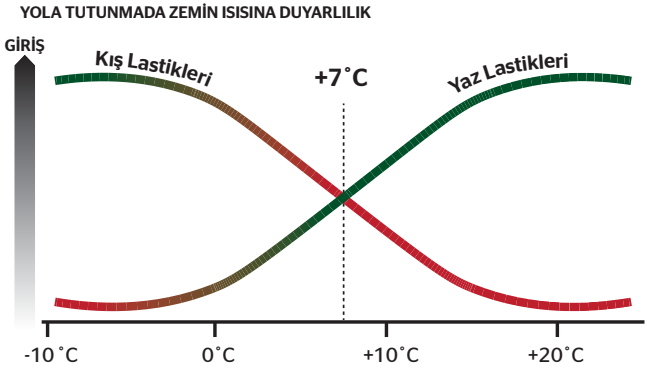
1. Su birikintilerine girildiğinde direksiyon sıkıca ve düz tutulmalıdır.
2. Hızı düşürmek için ayak gazdan çekilmeli, kaymayı başlatabilecek manevralardan ve fren yapmaktan kaçınılmalıdır. Islak yolda, önde giden aracın lastik izlerinin üzerinden gidildiğinde daha iyi bir yol tutuş sağlanacaktır.
3. Islak ya da su birikintisi olan yollarda, sürücü tarafındaki cam, bir-iki parmaktan fazla açılmamalıdır.
4. Su dolu derin çukurlara girilmesi halinde fren balataları ıslandığı için frenin tutunma özelliği azalır. Bunun için fren pedalına kısa bir süre hafifçe basılarak balataların kuruması sağlanmalıdır.
5. Gaz ve debriyaj pedallarına tam bir hâkimiyet kurabilmek için ayakkabı tabanı ve pedal lastiklerinin silinerek temizlenmesi gerekir.
6. Viraj içinde veya kavşaklarda dönüş yaparken gereğinden fazla gaza basılmamalı veya fren yapılmamalıdır.

	Kış Yol Koşullarında Performans	Geniş Tabanlı Kış	Standart Kış
Güvenlik	Kavrama	++	+
	Viraj Kararlılığı / Manevra Kabiliyeti	++	+
	Fren Mesafesi	++	+
	Direksiyon Hassasiyeti	++	+
	Araç üzerinde görsellik Optik Duruş	++	+

Soğuk, Islak Zemin, Kuru, Kar, Çamur, Buz

Son olarak, yağmurlu havalarda görüş mesafesinin azaldığı, gözün çabuk yorulduğu ve yolların kayganlaştığı unutulmamalıdır

Yaz ve kış koşullarında zemin ısısına duyarlılık ve tutunma



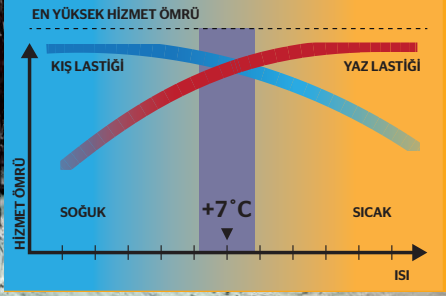
Yaz Lastikleri +7˚C den sonra daha iyi tutunma sergileyebilmekte

Kışın ısı 7°C'nin altına düştüğünde Kış Lastikleri

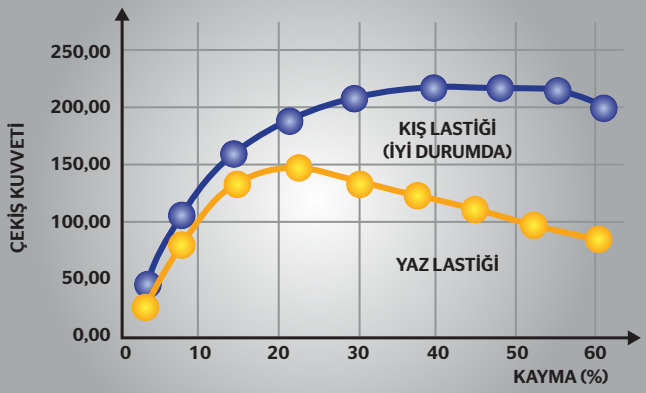
Kış Lastikleri yapısındaki özel kauçuk karışımı ve desen özelliklerinden dolayı kış mevsiminde özellikle ıslak ve kaygan zeminlerde çok daha yüksek bir güvenlik sunmaktadır. Desenlerini oluşturan özel yivli yapı kar ve buzlu yüzeylerde daha yüksek sayıda kavrama kenarları anlamına gelmektedir. Ayrıca sadece güvenlik açısından avantaj sağlamamakta, aynı zamanda daha az aşınacağı için daha uzun bir hizmet ömrü sunmaktadır.

Yazın ısı 7°C'nin üzerinde iken standart Yaz Lastikleri

Özel hamur karışımı ve desen yapısı kuru ve ıslak zeminde çok daha iyi bir fren performansı sunmakta. Aynı zamanda çok daha başarılı viraj alma ve sürüş kararlılığı sunan yaz lastikleri, kış lastiklerine oran ile çok daha uzun bir hizmet ömrü sunmakta. Sürtünme azaldığı için yakıt tüketimi kış lastiğine oranla çok daha düşüktür.

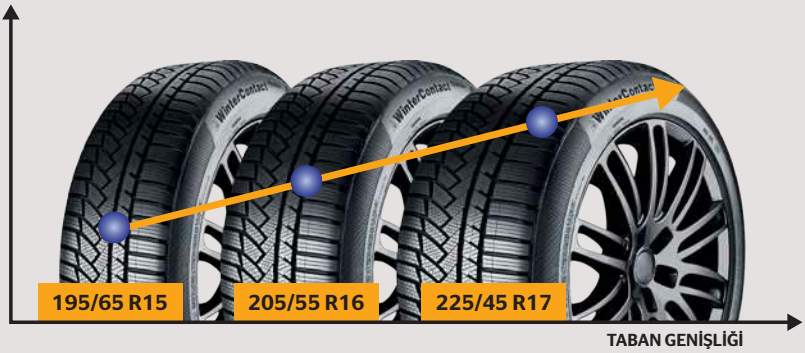


Mevsimine göre lastik kullanıldığında lastiklerde maksimum hizmet ömrünü de almış oluruz



Karlı Zeminde Kavrama

- Geniş Tabanlı Kış Lastiği ile Kışın Yol Koşullarında daha yüksek sürüş performansı
- Direksiyon Hâkimiyeti
- Şerit Değiştirme
- Yük Transferi
- Sportif Sürüş



Geniş tabanlı lastikler kışın da standart lastiklere göre çeşitli avantajlara sahiptir. Sürüş konforunu ve beklentileri yukarıya çeken bu avantajlar, özellikle direksiyon hâkimiyeti, şerit değiştirme ve ağırlık transferi ile hem kuru hem ıslak yol koşullarında daha sportif bir sürüş imkânı sunar.

Daha geniş tabanlı bir lastik ile daha iyi performans elde etmek, özellikle yoğun trafik içinde basılmış, ezilmiş karlı yol yüzeylerinde kendini belli ederken, yeni yağmış yoğun kar ve sulu, çamurlu karlı zeminlerde söz konusu avantaj kaybolabilmektedir.
Bu nedenlerden dolayı, Continental olarak, kış lastiklerinizin en azından yaz lastikleriniz kadar geniş bir tabana sahip olması gerektiğini hatırlatıyoruz.

Continental
The Future in Motion

Alman teknolojisiyle artan kış sürüş keyfi

Binek ve 4x4/SUV araçlar için kış lastikleri

WinterContact™ TS860 S

Üst sınıf spor otomobiller için UHP (ultra yüksek performans) kış lastiği

- Olağanüstü sürüş keyfi için mükemmel kar performansı.
- Maksimum kış güvenliği için en iyi fren performansı.
- En yüksek direksiyon hakimiyeti için üstün kuru yol tutuş performansı.
- Daha az yakıt tüketimi için düşük yuvarlanma direnci.

Lastik ebadı

Lastik ebadı (mm)	205-315	Hız Sembolü	H/V/W
Jant ölçüsü (inç)	16-22	Yanak yüksekliği (%)	Seri 30-60

WinterContact™ TS860

Zorlu kış koşullarında kompakt ve orta sınıf otomobiller için maksimum güvenlik

- Cool Chili™ hamur bileşimi, kış şartlarında maksimum fren performansı sağlar.
- Liquid Layer Drainage™, donmuş ve buzlu yollarda fren mesafesini kısaltır.
- Snow Curve+ teknolojisi, karla kaplı yollarda güvenli viraj almaya olanak sağlar.

Lastik ebadı

Lastik ebadı (mm)	155-225	Hız Sembolü	T/H/V
Jant ölçüsü (inç)	13-17	Yanak yüksekliği (%)	Seri 40-80

Continental
The Future in Motion

Alman teknolojisiyle artan kış sürüş keyfi

Binek ve 4x4/SUV araçlar için kış lastikleri

WinterContact™ TS 850 P

Orta sınıf, lüks ve SUV araçlar için geliştirildi

- S-GRIP desen tasarımı sayesinde karda gelişmiş çekiş gücü.
- PrecisionPlus sayesinde karda daha iyi yol tutuşu.
- PowerSipes sayesinde daha iyi kuru yol tutuşu performansı.
- ActiveBand sayesinde kısalan durma mesafesi.

Lastik ebadı

Lastik ebadı (mm)	155-275	Hız Sembolü	H/T/V/W
Jant ölçüsü (inç)	16-21	Yanak yüksekliği (%)	Seri 30-70

ContiWinterContact™ TS 830 P

Yüksek performanslı otomobiller için kış güvenliği

- Buzda ve karda olağanüstü fren performansı.
- Karda daha iyi çekiş gücü.
- Daha yüksek kilometre performansı.

Lastik ebadı

Lastik ebadı (mm)	195-295	Hız Sembolü	H/T/V/W
Jant ölçüsü (inç)	15-21	Yanak yüksekliği (%)	Seri 30-65

Continental
The Future in Motion

Alman teknolojisiyle artan kış sürüş keyfi

Binek ve 4x4/SUV araçlar için kış lastikleri

ContiCrossContact Winter™

4x4/SUV ve arazi araçları için

- Karlı ve ıslak zeminde üstün çekiş gücü ve fren performansı.
- Karlı ve ıslak zeminde mükemmel yol tutuşu.
- Suda kızaklamaya karşı yüksek güvenlik.

Lastik ebadı

Lastik ebadı (mm)	175-295	Hız Sembolü	H/T/Q/V
Jant ölçüsü (inç)	15-22	Yanak yüksekliği (%)	Seri 35-75

ContiWinterContact™ TS 850

Kompakt ve orta sınıf otomobiller için

- Karlı, buzlu ve ıslak zeminde iyileştirilmiş fren performansı.
- Her türlü yol koşulunda mükemmel sürüş dengesi.
- Azalan yuvarlanma direnci ve artan kilometre performansı sayesinde daha ekonomik.

Lastik ebadı

Lastik ebadı (mm)	195-215	Hız Sembolü	T/H
Jant ölçüsü (inç)	14-16	Yanak yüksekliği (%)	Seri 55-65

Continental
The Future in Motion

WinterContact™ TS860

Zorlu kış koşullarında kompakt ve orta sınıf otomobiller için maksimum güvenlik

› **Cool Chili™** hamur bileşimi, kış şartlarında maksimum fren performansı sağlar.

› **Liquid Layer Drainage™** donmuş ve buzlu yollarda fren mesafesini kısaltır.

› **Snow Curve+** teknolojisi, karla kaplı yollarda güvenli viraj almaya olanak sağlar.

GERMAN TECHNOLOGY

www.continental-lastikleri.com.tr

ALMAN TEKNOLOJİSİYLE ARTAN

Yaşam

Tek çatı altında güçlerini birleştiren otomotiv ve lastik teknolojisi

GERMAN TECHNOLOGY

www.continental-lastikleri.com.tr